

VIE AU GRAND AIR



BOILLOT, AU VIRAGE DE LA FOURCHE

Boillot, le vainqueur du Circuit d'Amiens, a remporté le Grand Prix des voitures légères, couvrant les 623 kilom. 808 du Circuit de Boulogne en 6 h. 7 m. 40 s. 4/5 (voiture Peugeot, pneus Pirelli, essence Automobiline).

POURQUOI les PNEUS A. GRAMMONT sont-ils de plus en plus demandés ?

PARCE QUE ceux qui en ont fait usage y reviennent toujours et les recommandent aux autres.

Demandez de suite les Tarifs Auto et poids lourds en vous référant de "LA VIE AU GRAND AIR" à la
S^{té} des Etablissements industriels de E.-C. GRAMMONT et de ALEXANDRE GRAMMONT
à PONT-DE-CHERUY (Isère)

:: DÉPOTS à PARIS, LYON, ANGERS, BORDEAUX, MARSEILLE, TOULOUSE, GRENOBLE ::

AUTOMOBILES

BENZ

VOITURES DE 10 A 200 HP

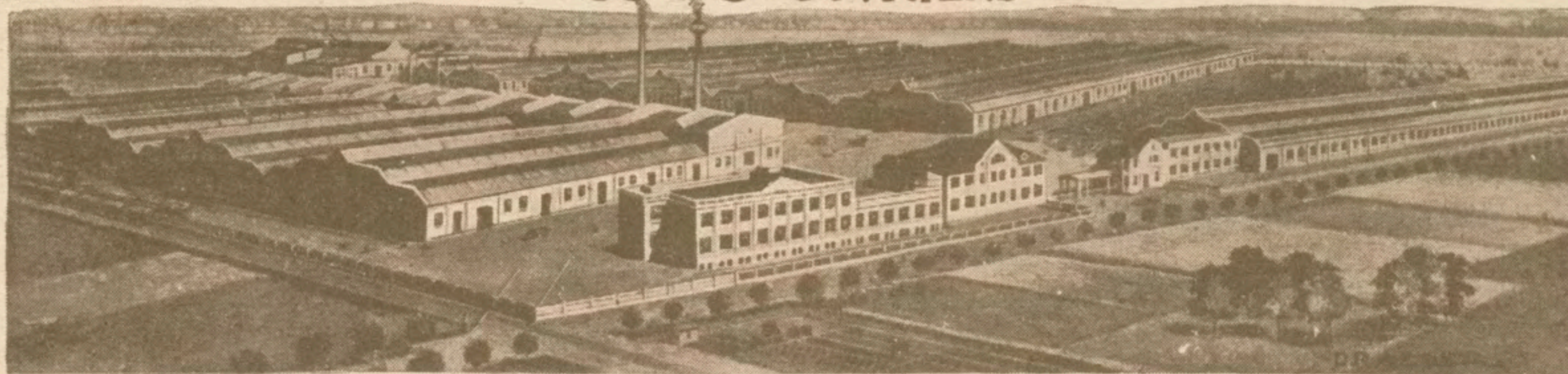
POUR TOUS USAGES

ADMINISTRATION
ET ATELIERS
DE RÉPARATION
19 AVENUE BUGEAUD
PARIS

SALLE
D'EXPOSITION
ET DE VENTE
7, RUE ROYALE
PARIS

QUALITÉ
A
NULLE AUTRE
PAREILLE

6500 OUVRIERS



LES PLUS GRANDES USINES D'EUROPE POUR LA CONSTRUCTION DES VOITURES AUTOMOBILES

SSUYAGES
SEPTISÉS
en vente
partout
VERDICUS
EN
BOÎTES
de 1 Kilo.
3 QUALITÉS
couleurs. blancs.
Serviettes.

PARIS GRANDS MAGASINS DU PARIS
LOUVRE

Tout PLUS ÉLÉGANT et MEILLEUR MARCHÉ que partout ailleurs

Lundi 29 Septembre et jours suivants

**EXPOSITION GÉNÉRALE
DES NOUVEAUTÉS D'HIVER**

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Grand terrain, rue de l'Epinette, 27.
Contenance : 7.500 m. M. à p. 110.000 fr.
s. 1 ench. Ch. des not., Paris, 7 octobre. S'adr.
LOIX, not., 25, boulevard Beaumarchais.

Etude de M^e LIGEOIX, avoué à Tulle.

Vente au Palais, à Tulle,
le mercredi, 15 octobre 1913, à 1 heure du soir, de la

TERRE DE MEYVIALLE

commune de Vigéois, à 1.500 mètres de la station
(ligne Paris-Toulouse); cinq domaines, c^{ôte} d'eau,
maison de maître, futaies et taillis; 146 hectares
d'un seul tenant.

Mise à prix : 124.000 francs.

FAUTEUILS-ROULANTS POUR MALADES
DUPONT
10, rue
Hautefeuille
PARIS (VI^e)
Télép. 818-67
Catalogue franco

Le Temps ne laisse pas
de traces sur un visage
rafraîchi journellement
grâce à la

FLORÉINE

CRÈME DE BEAUTÉ
A. GIRARD 48, rue d'Alsie PARIS



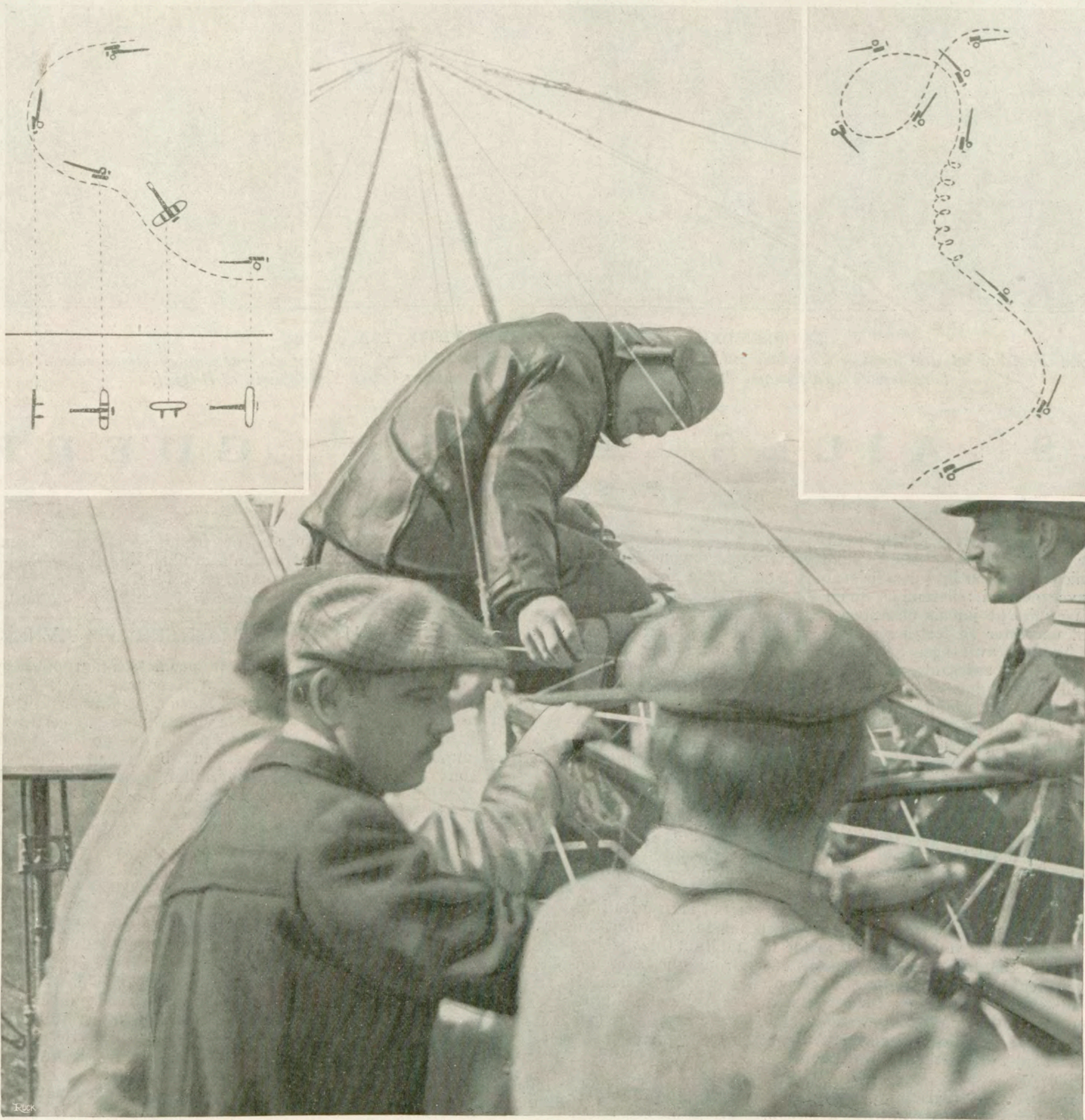
VIE AU GRAND AIR



ABONNEMENTS :
France... .. 24 francs.
Étranger... .. 28 —
Changeiment d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

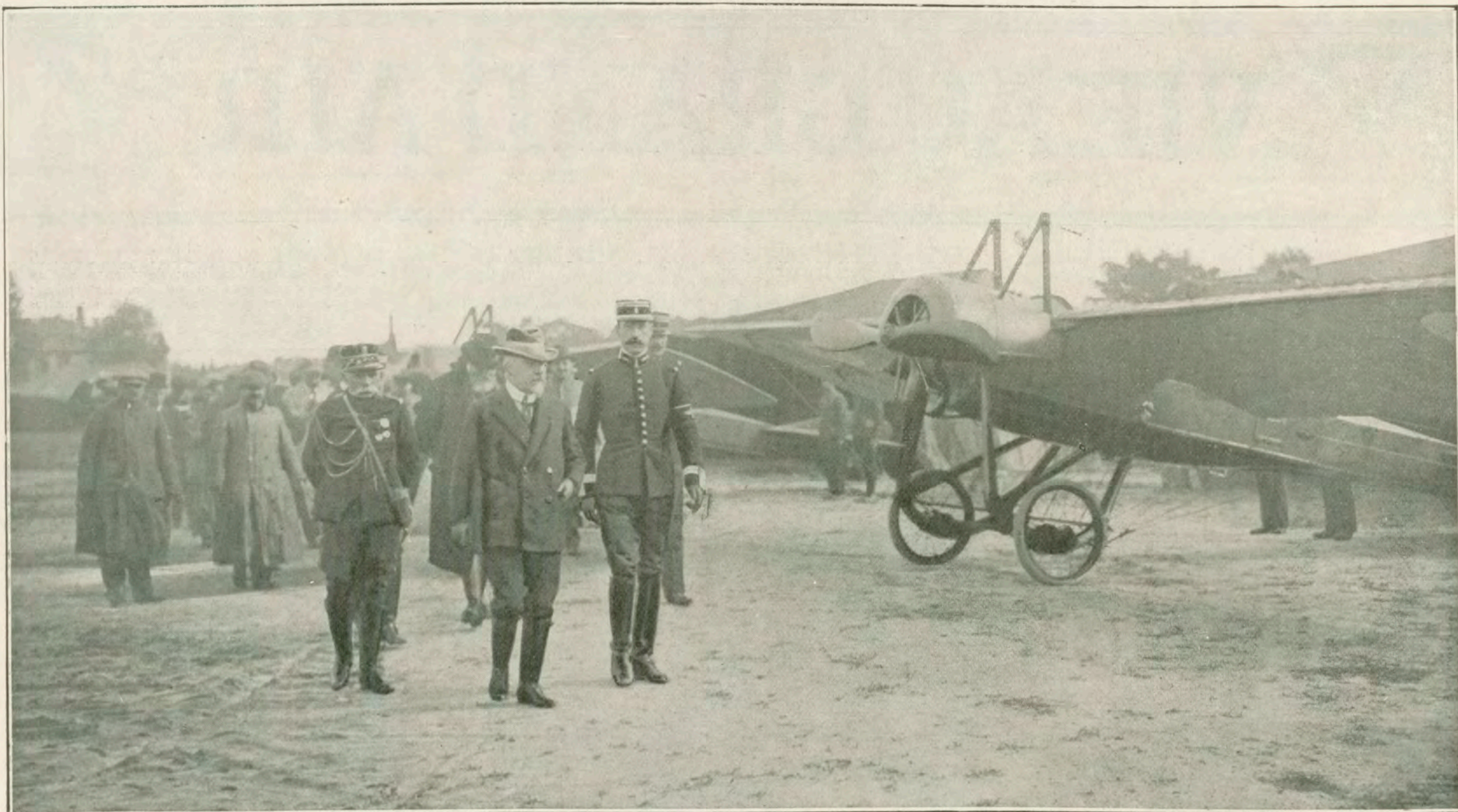
PIERRE LAFITTE & C^{ie}, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



PÉGOUÉ RENOUVELLE ET AUGMENTE SES EXPLOITS

Pégoud a de nouveau émerveillé la foule, dimanche, sur l'aérodrome Blériot. Il a terminé la première série, de ses expériences fantastiques. Le schéma de gauche, dû à MM. Louis Blériot et Séguin, montre le vol à l'envers continué par un pivotement sur l'aile. En haut le vol tel qu'il apparaissait aux spectateurs. En bas, tel que l'aurait vu un pilote placé au-dessus de Pégoud. A droite, le vol du looping dessiné par Alfred Leblanc. (Monoplan Blériot.)



LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE VISITE LES AVIONS

M. Raymond Poincaré est allé admirer les avions qui, au cours des grandes manœuvres, accomplirent tant de randonnées remarquables. Notre cliché le représente à l'aérodrome de Toulouse où se trouvaient les escadrilles Voisin, Deperdussin et Bréguet.

LES AILES DE LA GUERRE

Par Jacques MORTANE

LES grandes manœuvres de 1913 ont prouvé, une fois de plus, la valeur des pilotes, la science des observateurs, le dévouement des mécaniciens et l'inutilité des dirigeables. Nous en terminerons tout de suite avec ceux-ci : il semble qu'en l'état actuel des choses, nos aérônats ne puissent jamais être pour nous d'un grand profit. Certes, ils peuvent emporter de fortes munitions, ils peuvent évoluer la nuit, ce sont là les deux avantages qu'ils conservent sur les avions, mais ils ne me semblent pas suffisants, car le jour où ce serait la guerre réelle, une escadrille d'aéroplanes pourrait fort bien les détruire sans danger.

Les Zeppelins, plus rapides que nos types souples, et armés dans la nacelle et sur la plate-forme supérieure, offriraient peut-être une résistance plus longue, mais finiraient aussi par être anéantis. De plus, nous voyons depuis quelque temps avec quelle facilité les rigides sont à la merci des éléments, tandis que nos dirigeables souples possèdent une faculté de dégonflement immédiat qui leur permet d'être indemnes en cas d'ouragan et de tempête. Et pourtant, souvenons-nous de la fuite de *Patrie* ! Il est certain que, dans les circonstances dangereuses, les aéroneutes attendront toujours la dernière extrémité avant d'immobiliser pour longtemps le cuirassé de l'air qui leur est confié. Quand ils se résoudront à le dégonfler, il sera peut-être trop tard !

Aux grandes manœuvres, les dirigeables ont surtout amusé les indigènes à qui le passage dans les airs de ces grosses masses procurait une distraction agréable. Si vous interrogez même les habitants des régions sillonnées par aérônats et avions, ils vous répondront que, sans conteste, ils préfèrent ceux-là à ceux-ci. Les aéroplanes passent si haut, si vite, ils sont si petits, tandis que les autres sont si bas, si lents, si gros ! Et vraiment, cette opinion, quoique respectable, ne prouve pas la supériorité des dirigeables en cas de guerre. Au contraire, elle justifie notre conclusion au sujet de cet engin de transition entre le sphérique et l'avion.

On a fait quelques essais plutôt puérils, tels qu'attaque d'un dirigeable par un aviateur, tir de mitrailleuses contre dirigeable et combat de deux dirigeables !

Dans le premier cas, le sapeur d'Auteroche qui, entre parenthèses, est l'un de nos plus remarquables et de nos plus scientifiques virtuoses de l'air, vint évoluer au-dessus de l'Adjutant Vincenot, tournant et retournant, lui faisant la chasse et montrant qu'en cas de guerre nos aérônats ne seraient pas dangereux pour l'ennemi. Le tir vertical contre dirigeable constitua une expérience ne pouvant rien prouver. Quant au match du *Fleurus* contre l'Adjutant Vincenot cherchant à monter chacun le plus

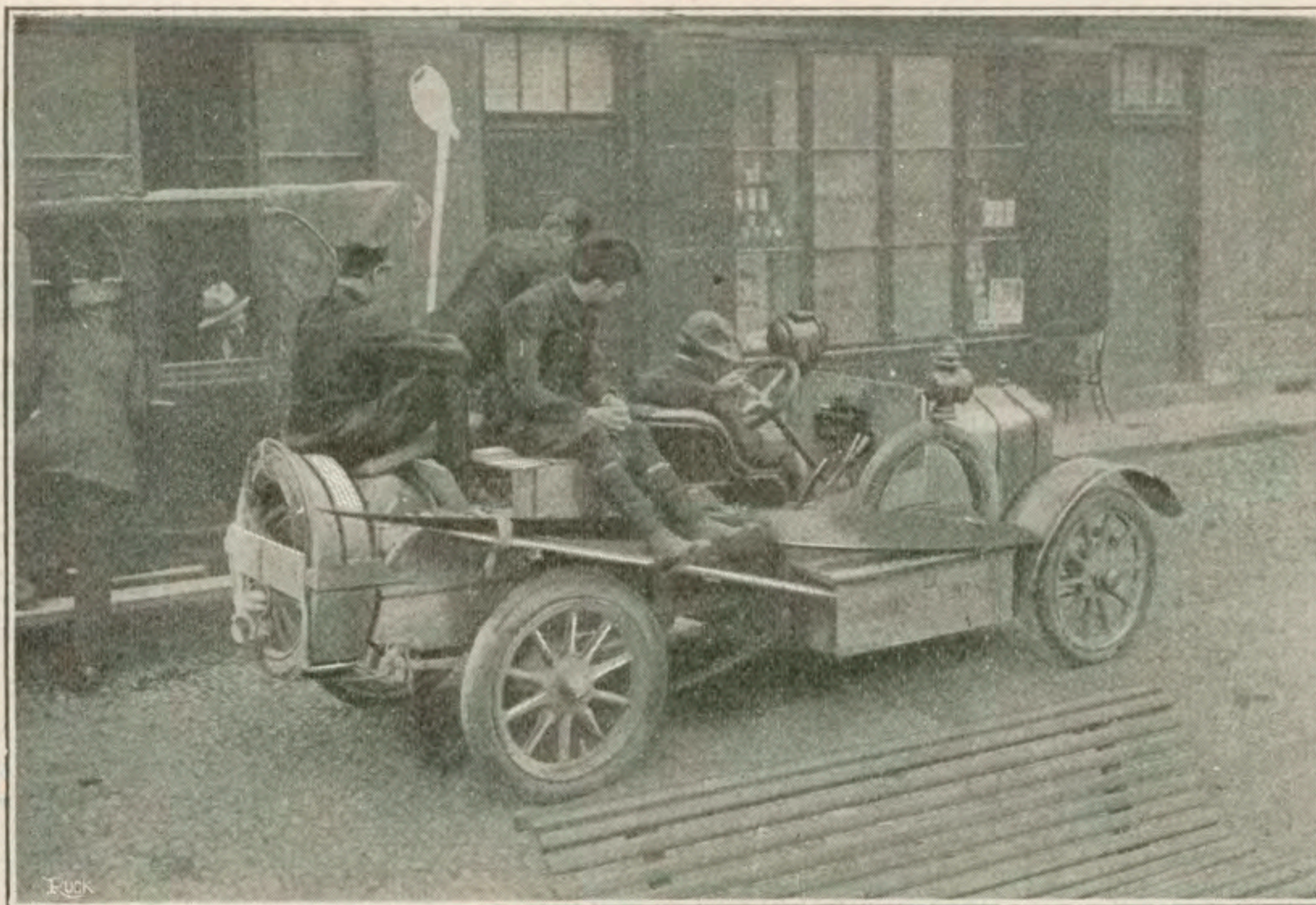
haut possible — et ce ne leur est pas facile ! — afin de se bombarder... par la pensée, ce fut une attraction sans plus. Elle n'intéressa personne !

Donc, 1913 a prouvé que comme en 1912 et les années précédentes, le dirigeable ne pouvait être sérieusement considéré comme une arme.

IL NE FAUT PAS PARALYSER LES AVIONS

Si, une fois de plus, ces engins de locomotion nous ont déçus, nous avons été par contre prodigieusement réconfortés par les aéroplanes. Ces merveilleux engins de reconnaissance nous ont permis d'apprécier, non pas les efforts des autorités de la cinquième arme, certes non, mais la vaillance, l'audace et la valeur des pilotes que nous possédons. Voici des hommes qui, pour la plupart, étaient absolument inconnus et hélas ! ne le sont pas beaucoup moins aujourd'hui, qui sont allés sur le centre des opérations en empruntant les itinéraires les plus difficiles, les plus dangereux, traversant montagnes et causses, qui, aux manœuvres, accomplirent chaque jour des reconnaissances de deux et trois heures chacune, qui enfin sont rentrés à leur corps toujours par la voie des airs, totalisant pendant cette période plus de 3.000 kilomètres chacun. Aucun accident grave ne fut enregistré durant les 100.000 kilomètres environ effectués ! N'est-ce point là une preuve de la force que nous possédons ? Aussi, est-ce avec un regret sincère que l'on se rend compte du manque d'organisation, et des minimes efforts faits par ceux qui auraient pu doter la France d'une si belle arme. Qu'ont-ils tenté ? Qu'ont-ils réalisé ? Ce n'est point en prononçant des discours que l'on rend l'espoir à ceux que l'on a découragés, que l'on met de l'ordre dans le chaos que l'on a créé. Ce n'est pas davantage en tâchant de faire retomber la responsabilité sur ceux qui vous ont précédés. Le général Bernard, nouveau chef de l'aéronautique militaire, saura nous montrer ce qu'on peut faire avec une puissance aussi colossale que l'aéroplane.

Il est certain qu'à l'heure actuelle, bien des choses sont encore un peu nébuleuses. C'est ainsi que les biplans sont considérés comme devant rendre les mêmes services que les monoplans, ce qui est une grossière erreur. Il faut savoir distinguer l'utilisation des uns et des autres et avoir autant d'appareils d'une forme que de l'autre. Or, aux grandes manœuvres, les autorités avaient marqué leur préférence pour le biplan : il y avait 4 escadrilles de biplans (Voisin, Bréguet, Henry Farman, Maurice Farman) pour deux de monoplans (Blériot, Deperdussin). Pourquoi ne pas avoir pris un nombre égal de types ? Pourquoi, pour mieux se rendre compte, ne donnerait-on pas seulement des biplans à une



VERS LE DÉJEUNER

Il fallait souvent accomplir de nombreux kilomètres pour aller déjeuner. Nous représentons de Ridder, emmenant à la ville voisine les aviateurs Mahieu, Benoist et Laporte.



LE RAVITAILLEMENT

Les troupes étaient suivies par des camions automobiles qui transportaient les vivres et la boisson. Ce n'étaient pas les véhicules attendus avec le moins d'impatience.

armée et des monoplans à l'autre ? C'est ce que l'on avait fait en Allemagne il y a deux ans, mais comme tous les appareils s'étaient plus ou moins brisés, l'expérience avait seulement prouvé que n'importe quel aéroplane possède la faculté de se casser. Ce n'était pas suffisant.

A l'heure actuelle, maintenant que les incidents de ce genre deviennent de plus en plus rares, il serait intéressant de recommencer une semblable épreuve, mais encore faut-il que l'on s'aperçoive que le biplan est destiné à franchir de longs espaces en transportant de lourdes charges, qu'il doit être blindé de façon stricte, tandis que le monoplan, cuirassé seulement dans ses parties vives, doit pouvoir aller vite et haut, loin le cas échéant. Le premier sera l'engin de reconnaissances, l'avion offensif, le second, au contraire, sera surtout l'auxiliaire de l'artillerie et de la cavalerie.

Aux grandes manœuvres, une altitude minimum de 1.000 mètres était exigée pour les vols d'observation. Quelle formule oiseuse et bizarre ! Pourquoi ne pas demander à un autobus de se rendre de la Madeleine à la place de la Bastille en suivant une impeccable ligne droite, malgré la circulation ? Il est des jours où une reconnaissance à mille mètres sera trop facile, alors que d'autres fois, à 3 ou 400 mètres, il sera peu aisé de faire des observations et pourtant, à cette hauteur, si l'appareil est blindé, les aviateurs pourront se risquer au-dessus des lignes ennemies.

De même, on ne laissait pas assez de liberté d'action aux observateurs. Ils devaient étudier tel endroit seulement et n'avaient pas le droit de regarder ce qui se passait alentour, même si ces indiscretions leur permettaient de rapporter de fructueux renseignements. En un mot, on procédait trop par conventions et on ne cherchait pas assez à se rapprocher de l'état de guerre.

N'aurait-il pas été également utile de se livrer à des essais de tirs ou de lancement de bombes du haut des avions ? Mais on n'y avait pas songé et cette année ne nous a rien appris de plus que l'année dernière, sauf que les tracteurs dont on avait dit tant de bien en 1912 ont été abandonnés en 1913 ! La valeur de nos pilotes est connue, il serait temps de s'occuper des services divers auxquels ils seront utilisés, sans quoi nous assisterons à des exhibitions purement sportives et pas aussi intéressantes qu'elles pourraient l'être en ce qui concerne la défense nationale.

NOUS NE NOUS INQUIÉTONS PAS DE L'AVIATION OFFENSIVE

Lorsqu'on pense que c'est à MM. Michelin seuls que nous devons de voir faire des expériences d'aviation offensive, nous restons stupéfaits. C'est l'industrie privée qui s'occupe de cette question d'une si haute importance ! Le gouvernement s'en désintéresse. Et pourtant, le problème est résolu, magnifiquement résolu. Dans le concours de l'Aéro-Cible, le lieutenant Varcin a réussi à placer 13 bombes sur 15 dans la cible. Il était à plus de 250 mètres d'altitude et la cible avait 20 mètres de diamètre.

En ce qui concerne les deux autres obus, l'un était à 30 centimètres de la circonférence, l'autre à trois mètres. A mille mètres d'altitude, les résultats sont tout aussi encourageants. Or, le lieutenant Varcin était seul à bord : il pilotait et tirait en même temps.

Cette précision extraordinaire n'est cependant pas l'œuvre d'un phénomène. Le lieutenant Varcin se fait fort de former six pilotes en moins de trois mois et d'en faire de merveilleux tireurs. Il est convaincu que d'ici peu, le tir aérien sera beaucoup plus précis que le tir terrestre. Le tout est de nous habituer à la visée en profondeur et d'avoir des systèmes. Celui du lauréat du Prix de l'Aéro-Club Michelin, semble parfait. C'est sans doute pourquoi l'aviation militaire ne s'en occupe pas !

Et pourtant, n'est-ce pas le rêve, de confier la double mission à un seul homme qui conduira et visera simultanément ? En cas d'accident, il sera l'unique victime, alors que s'il emmène un artilleur, deux soldats tomberont en même temps.

Qu'attendons-nous pour organiser l'aviation offensive ? N'est-il pas navrant de penser que si des résultats semblables à ceux de l'Aéro-Cible avaient été obtenus en Allemagne, dès le lendemain toute une organisation nouvelle aurait été créée ! Chez nous, aucune des autorités qui devraient être compétentes ne s'y est intéressée !

Et l'aviation d'artillerie ? Qui en parle ? Qui s'en occupe ? Les officiers conservent toujours leur petite échelle pour voir où a éclaté l'obus ou transportent une très grande échelle, ustensile plus lourd, plus volumineux et plus incommode qu'un monoplan repliable qu'on transporterait dans une voiture et qui suivrait sans cesse les batteries. Dès que le régiment se préparerait à attaquer, on monterait aussitôt l'appareil qui s'élèverait et cinq minutes, après les directeurs du tir sauraient exactement, grâce à l'œil céleste, à quel endroit portent leurs projectiles et comment il faut corriger le tir.

Que de problèmes intéressant la défense nationale qui restent sans solution ? Il n'y a pas encore assez de convaincus, parce qu'il n'y a pas encore assez de personnes ayant étudié de près les possibilités de l'aviation ! Le jour où l'on saura exactement ce que l'on peut en attendre, quel remords envahira l'âme de ceux qui pouvaient tant et qui n'ont rien fait non seulement pour organiser, mais encore pour encourager !

Hâtons-nous quand il en est encore temps, créons une cinquième arme enfin digne de nous et méfions-nous surtout de ceux qui de leurs bureaux décident de la vie des pilotes sans même savoir ce qu'ils exigent d'eux.

Ne devrait-on pas avoir quelque considération pour ces braves héros qui sacrifient leur existence sans regret et sont à peine considérés de leurs chefs !

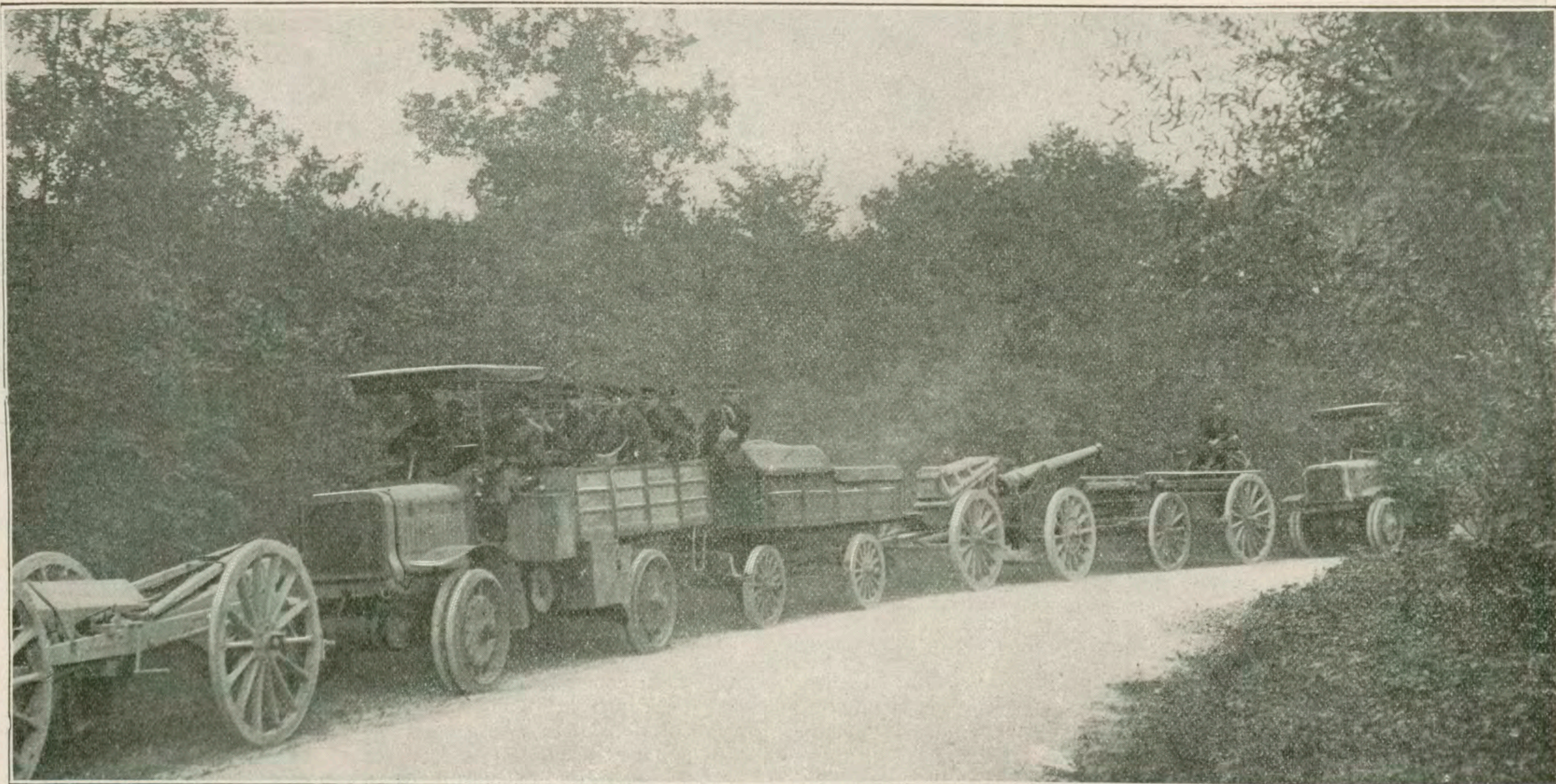
IL FAUT S'OCCUPER DES AVIATEURS

Une chose frappe lorsqu'on étudie de près l'aviation militaire : c'est le nombre de ceux



APRÈS UNE RECONNAISSANCE

Le lieutenant Boucher descend de son Blériot après avoir accompli une reconnaissance de deux heures avec le capitaine observateur Bonnet.



LE TRACTEUR DE L'ARTILLERIE LOURDE

En même temps que les grandes manœuvres de 1913 prouvèrent la valeur de nos avions qui, une fois de plus, accomplirent des prouesses, elles marquèrent l'importance prise par l'automobile, qui permet à tous les services lourds de suivre les troupes à une allure relativement rapide.

qui s'enthousiasment pour l'aéroplane comparé à celui des pilotes. Cependant plus nous allons, plus les rangs des officiers-aviateurs s'éclaircissent. Les demandes sont toujours nombreuses, mais n'arrivent pas en haut lieu. La faute en est aux inspections d'armes où le favoritisme, les rancunes et autres sentiments peu louables se font jour, empêchant d'arriver ceux qui peuvent jouer un rôle précieux. Je pourrais citer les noms d'officiers à qui on refuse d'entrer dans la cinquième arme et qui possèdent cependant leur brevet militaire, qui ont acheté un appareil de leurs deniers et fait leur apprentissage à leurs frais. Qu'on n'invoque surtout pas l'examen médical ! Cet exemple effarant se multipliait dans les rouages de l'inspection permanente défunte. L'on voit quel travail sera nécessaire pour que le Directeur de l'Aéronautique puisse remonter ce fâcheux courant !

Il ne faut pas croire, d'ailleurs, que ceux qui réussissent à entrer dans l'aviation soient des privilégiés : les officiers touchent 10 francs par jour, les sous-officiers 4 francs, les observateurs 5 francs, les sapeurs 0 fr. 50. Indemnités qui feraient sourire ceux qui se basent sur les allocations données aux pilotes allemands ! Et malgré cela, quelle source inépuisable d'énergie, de courage et de dévouement de la part de ces héros à qui l'on promet tout et qu'on leurre sans cesse ! On avait pris l'engagement de leur accorder le bénéfice des années de campagne, ce qui était normal et logique, étant donnés les risques courus sur ce champ d'honneur si souvent transformé en champ de carnage. Tout le monde applaudit à cette promesse faite à la tribune de la chambre par le chef de l'aviation. Depuis un an et demi, rien n'est venu la confirmer et l'on se tue toujours ! Ce n'est pas avec une croix que l'on se nourrit, d'autant plus que cette croix n'est pas toujours attachée sur la poitrine de ceux qui la méritent le plus. Les exemples abondent !

ACCORDEZ LA CAMPAGNE DE GUERRE

Accordez la campagne de guerre et, du jour au lendemain, vous aurez 500 pilotes ! Mais qu'elle ne soit donnée qu'à ceux qui veulent et qui peuvent justifier de leurs vols. Délivrez la cinquième arme de ceux qui, jadis, parfois, firent une petite sortie de quelques minutes et qui, depuis, profitent de tous les avantages accordés aux vrais aviateurs sans en partager les dangers. Les pilotes de bureaux sont inutiles et parfois même dangereux, car ils n'évoluent pas, ne se rendent pas compte des progrès accomplis, se cantonnent dans leur routine et sont souvent jaloux des lauriers que glanent ceux qui accomplissent des exploits. Il vaut mieux souvent un homme qui ignore tout d'une question pour diriger un service que ceux dont l'instruction

est basée sur des idées incomplètes et surtout préconçues. Ce qu'il faut, c'est savoir s'entourer et se faire une opinion d'après ceux qui peuvent donner des renseignements précieux.

L'aviation militaire a souffert jusqu'ici de cet état de choses, mais les temps vont changer, nous en sommes certains, et le général Bernard ne manquera pas à la tâche : il saura donner à la France la cinquième arme qu'elle attend et qu'une organisation défectueuse seule l'a empêchée de posséder jusqu'ici.

LES AUTRES SERVICES SPORTIFS

Les grandes manœuvres furent extrêmement sportives. Outre l'aviation, outre les randonnées pédestres et équestres des troupes — certains régiments firent 125 kilomètres en 36 heures, quant à la cavalerie, elle fut particulièrement mise à l'épreuve, les grands chefs suivant maintenant leur armée en automobile et exigeant plus que jadis — nous eûmes les tracteurs automobiles et les mitrailleuses à bicyclette.

En ce qui concerne les tracteurs, il convient de signaler un défaut préjudiciable. Il réside dans la diversité des types employés : près de dix marques étaient représentées, par conséquent, en cas d'accident arrivant à un camion, les pièces ne pouvaient plus être interchangeables. Il en résultait des pannes peu agréablement accueillies par les troupes qui attendaient leur nourriture. Elle tardait à arriver. Et parfois elle n'arrivait pas du tout ! La cuisine venait, mais les aliments restaient en route et réciproquement. Nous ne demanderons pas ce que faisaient dans cette galère les autobus servant au transport de la viande.

Quant aux mitrailleuses à bicyclette, elles rendirent de précieux services, prouvant que cette innovation était fort intéressante. La mitrailleuse se répartissait sur trois machines, naturellement renforcées, dont la vitesse moyenne était de 15 kilomètres à l'heure.

On voit que de tous côtés, des progrès avaient été apportés aux armées. Seule, l'aviation se morfond et M. Etienne, ministre de la Guerre, n'a pas même eu un seul mot à l'adresse de cet héroïque service dans la lettre qu'il écrivit au général Joffre après les manœuvres. Ah ! on sait encourager ceux qui côtoient chaque jour la mort pour rendre la France plus grande et plus forte ! Les étrangers, au moins, comprennent l'importance de la cinquième arme ! Le général Pau aussi tint à lui rendre hommage, mais le général Chomer préférerait les reconnaissances de cavalerie. Que faire pour lutter contre la routine, l'incompétence et la paresse ?

JACQUES MORTANE.



LES MITRAILLEUSES A BICYCLETTE

Pour la première fois, cette année, on a fait transporter les mitrailleuses par cyclistes. Trois bicyclettes se partagent tout le matériel de la mitrailleuse.



LE SAUT PÉRILLEUX

Pégoud termine son vol du looping the loop par une admirable descente à l'envers.

L'AMATEUR

Pégoud, le célèbre Pégoud, a juré de stupéfier la foule à chacun de ses nouveaux vols. et, dimanche dernier, à l'aérodrome Blériot, de Buc, a continué la série de ses évolutions, où il dédaigne les principes les plus stricts du centre de gravité et met à néant toutes les théories et tous les calculs des physiciens.

Devant une assistance profondément émue, le téméraire pilote procéda avec succès aux expériences suivantes : glissades sur la queue,



(Photographies communiquées par le *Matin*.)

PÉGOUD AVANT SON TRIOMPHE

L'aviateur Pégoud, qui se rit de toutes les difficultés et de tous les dangers, a terminé dimanche la première série de ses vols stupéfiants sur son monoplan Blériot. (Essence Motricine.)



LE RETOURNEMENT SUR L'AILE

Après s'être mis la tête en bas, Pégoud se retourne sur l'aile et continue son vol avant de se rétablir.

DE PÉRILS

l'appareil étant vertical; glissades sur l'aile, renversement complet la tête en bas, redressement sur l'aile, remontée verticale moteur arrêté et glissade sur la queue, remontée à 800 mètres et boucle complète en 100 mètres de diamètre, suivie d'une spirale en tire-bouchon de 5 mètres de rayon, puis une S la tête en bas et le redressement sur l'aile. Tel est l'incroyable spectacle que fit admirer l'audacieux Pégoud, en moins d'une heure, avec une merveilleuse aisance.

L'abondance des événements sportifs qui vont se succéder au début du mois d'octobre nous a fait craindre de ne pouvoir donner à notre Grand Concours toute la place que nous voulions lui consacrer.

Nous avons donc décidé de le reculer de trois semaines et c'est dans notre

NUMÉRO DU 25 OCTOBRE

que nous donnerons les conditions de ce Grand Concours dont le sujet est, on le sait :

Quel champion auriez-vous souhaité d'être?

et dont le premier prix sera

UNE AUTOMOBILE

Voir dans notre numéro du 25 Octobre les conditions de notre concours doté de

20.000 FRANCS DE PRIX

Automobile, motocyclette, bicyclettes, appareils photographiques, etc... etc...

AVIS AUX ABONNÉS

Ainsi que nous l'avons annoncé, nous avons décidé, devant le succès remporté par nos Numéros Doubles, d'en continuer la publication qui devait tout d'abord se terminer avec celui de septembre. Nous publierons donc dorénavant chaque mois un Numéro Double de 32 pages, dont le prochain, consacré à l'Automobile, paraîtra le 18 octobre, à l'occasion de l'Ouverture du Salon, au Grand-Palais.

Ainsi se trouvera réalisée la dernière série des améliorations que nous avions promises à nos abonnés et à nos lecteurs, soit :

- 1° Couvertures en papier extra-fort et en deux couleurs;
- 2° Publication de hors texte;
- 3° Publication de plusieurs doubles pages par numéro;
- 4° Suppléments, chaque fois que l'actualité l'exige;
- 5° " Numéros Doubles ".

Nous sommes donc obligés de demander maintenant à nos abonnés, auxquels nous avons servi jusqu'ici gratuitement les Numéros Doubles, un léger sacrifice, en portant, à partir du 1^{er} octobre, le prix de l'abonnement à 28 francs.

Nos abonnés bénéficieront encore d'un avantage de 5 francs sur les acheteurs au numéro, puisqu'ils recevront, pour 28 francs :

40 numéros à 0 fr. 50.....	20 francs.
11 numéros doubles à 1 fr.....	11 —
Le Numéro de Noël à 2 fr.....	2 —

Total..... 33 francs.

Sans parler des " Numéros Doubles Exceptionnels " à 1 Fr. que nous continuerons à publier, chaque fois que l'actualité l'exigera, ni des primes et avantages de toute nature énumérés au " Carnet Multiprimes ", dont l'envoi est fait contre 50 centimes.

L'abonnement, pour l'étranger, sera porté à 32 francs.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Il faut bien tomber!

J'ai rencontré, aux grandes manœuvres, un de nos plus distingués constructeurs d'aéroplanes qui est, en même temps, un humoriste distingué.

— Compliments, lui dis-je. Cela va bien. Très bien même. Quel succès, mon cher! Six appareils, une campagne effroyable. Voyage au travers de la France, excursions quotidiennes de l'escadrille. Pas une égratignure aux hommes! Pas un tendeur cassé aux appareils!

— Hélas! répondit-il.

— Comment, hélas! Vous voulez dire : bravo.

— Non, je dis bien : hélas! A notre époque, et avec l'actuelle organisation de l'aviation militaire, un tel succès, c'est, pour le constructeur, la ruine. Pour les aviateurs, le renoncement à tout.

— Expliquez-vous.

— C'est simple : mes six appareils sont là, intacts. Croyez-vous qu'on en achètera d'autres? Non. Supposez qu'on en ait brisé quatre, sans qu'il y eût vice de construction. C'étaient quatre appareils nouveaux, vendus.

— ... Et les pilotes?

— Pour eux, la croix est tout. Or, aujourd'hui, afin d'avoir la croix, il faut se blesser en service. Eux, ne se blessent pas. Donc, pas de croix. Vous me direz que chaque blessure coûte au moins un appareil. Qu'importe, nos hommes ne sont pas des « héros » de l'air. Ils ne sont pas intéressants. Ah! si l'on donnait la croix aux aviateurs qui ne se « blessent pas »! Avouez qu'il y a tout de même plus de mérite, à mission égale.

— Enfin, lui dis-je, il y a un progrès. Rappelez-vous qu'on attendait que Nieuport fût mort... pour la lui refuser.

— En tout, il y a la mesure. Ah! le métier est dur. Sain et sauf, on ne vous propose pas, mort on vous refuse. Il faut avoir la chance.

— C'est le cas de le dire : Il faut bien tomber!

WHIPPER.

Nos Dimanches sportifs

Nous avons annoncé, la semaine dernière, que nous convierions les sportsmen à un certain nombre de réunions dominicales qui leur permettraient, sans déplacements lointains et onéreux, de sacrifier quelques heures à leur distraction favorite, pendant les mauvais mois de l'année.

Pour commencer la série de ces dimanches sportifs, c'est aux rameurs que nous nous adressons. Les rivières sont capricieuses et c'est surtout à l'époque des frimas qu'elles ont accoutumé de prendre leurs ébats. Nous n'attendons donc pas que la Seine dépasse son étiage ordinaire et, le 26 octobre prochain, dans un mois, nous réunirons les fidèles de l'aviron, à Bougival, pour y disputer la course du Tour de l'île de Croissy, dont le règlement complet est publié ci-dessous.

Cette épreuve n'est, en quelque sorte que la réédition de la course qu'organisa, en 1888, à sa fondation, le Canoë-Club de France. Elle fut gagnée par Lein, suivi de Mac Henry, Lepron, Jansen, Boudin, Flouest, tous champions de l'époque, qui auront plaisir, nous en sommes certains, à venir à nouveau suivre et encourager leurs cadets.

RÈGLEMENT

LA Vie au Grand Air organise pour le dimanche 26 octobre, une course de canots à l'aviron qui se disputera en Seine, autour de l'île de Croissy, dans le bassin compris entre les barrages de Bezons et de Bougival.

ARTICLE PREMIER. — Cette course est ouverte aux catégories suivantes :

- 1° Embarcations montées par deux payeurs;
- 2° Embarcations à un rameur et un barreur, montées par des membres de la Fédération Nationale.
- 3° Embarcations à un rameur et un barreur, montées par des rameurs indépendants.

ART. 2. — Les départs seront donnés à la remonte dans le grand bras de la Seine, à Bougival.

Arrivés à la hauteur du barrage de Bezons, les concurrents devront accoster l'île et transporter à bras leur embarcation dans le bras vif, en ayant soin de passer entre deux poteaux portant des drapeaux bleu et jaune. Ils descendront ensuite le bras vif jusqu'à la hauteur de Bougival et, là, opéreront un deuxième portage de leur embarcation jusque dans le grand bras.

L'arrivée se fera à la remonte sur la même ligne que celle de départ.

ART. 3. — Il est interdit aux concurrents de recevoir une aide quelconque.

ART. 4. — Les départs seront donnés à partir de treize heures et demie, avec un intervalle de cinq minutes entre chaque catégorie.

ART. 5. — Chaque catégorie sera dotée de trois prix (objets d'art ou accessoires utiles).

ART. 6. — Le Jury de la course homologue le classement, prend toutes décisions concernant les réclamations, statue et décide sur tous les cas non prévus au présent règlement. Ses décisions sont sans appel.

ART. 7. — Les conséquences de tout accident quelconque, dont ils pourraient être cause ou victime pendant la durée de la course sont à la charge des concurrents, les organisateurs déclinant toute responsabilité.

ART. 8. — Par le seul fait de leur demande d'engagement, les concurrents déclarent accepter le présent règlement, et se soumettre, sans réserve, à toutes ses conditions.

ART. 9. — Les engagements sont reçus, dès aujourd'hui, aux bureaux de la Vie au Grand Air, 90, avenue des Champs-Élysées.

Toute demande d'engagement doit être accompagnée d'une somme de cinq francs qui sera remboursée aux partants contre remise de leur reçu.

La liste des engagements sera close le jeudi 23 octobre.

Pendant la durée de la course, il sera organisé, à Bougival, un défilé d'embarcations pavoisées. Canots à l'aviron, à pétrole, à vapeur sont invités à ce défilé. Un guidon-souvenir sera offert à tout bateau ayant pris part au défilé.

P. M.

AVIATION

La Coupe Gordon-Bennett

Pourquoi Védérines n'y sera pas.

Si, lorsqu'en 1912 j'ai ramené en France la Coupe Gordon-Bennett d'aviation, on m'avait dit qu'un an après j'en serais réduit à la regarder courir en simple spectateur, j'aurais considéré cette prophétie fantaisiste comme du domaine de l'in vraisemblable.

Et cependant, ce rôle passif est le seul auquel je puisse prétendre aujourd'hui. Les événements et les personnalités qui s'y trouvent mêlées, se sont, semble-t-il, associés avec une étonnante habileté, et non sans un machiavélisme amer, pour m'obliger, moi, qui suis allé chercher la Coupe en Amérique — et au prix de quelles difficultés! — à la regarder courir en amateur.

Par quel enchaînement de circonstances en suis-je arrivé là? L'histoire vaut d'être contée. On y trouve de tout : de



JULES VÉDERINES, VAINQUEUR DE LA COUPE GORDON-BENNETT EN 1912.

l'incohérence, une rare pauvreté de logique, l'inévitable doigt de la fatalité, une preuve nouvelle — s'il en était besoin — de la virtuosité avec laquelle les hommes manquent à la parole donnée, et, par-dessus tout, une injustice flagrante, embusquée derrière le texte intangible des règlements.

Voici les faits. On m'excusera d'en faire précéder le récit par quelques lignes d'un caractère autobiographique, mais elles feront bien comprendre toute ma rancœur du moment. Les déceptions justifiées ne tiennent pas toujours exclusivement à un fait immédiat et brutal, elles ont souvent des origines plus profondes et plus lointaines.

La Coupe Gordon-Bennett a pour moi une histoire beaucoup plus complète qu'elle n'en peut avoir pour les autres aviateurs. Elle synthétise, à elle seule, tous mes efforts, toutes mes ambitions, toutes mes convictions personnelles, toutes mes illusions, heureusement réalisées au début de ma carrière.

Mécanicien simple et obscur, j'allais, jadis, passionné d'aviation, assister aux vols des gloires de la première heure, Latham, Paulhan et autres et n'ayant qu'un désir : devenir aviateur. J'y parvins. Je passe sous silence l'histoire des premières étapes de ma nouvelle profession, pour insister immédiatement sur une conviction profondément ancrée en moi et que je défendis, sans fléchir, contre l'hostilité des théoriciens techniques. Elle est l'origine même de l'apreté que je mis à vouloir courir la Coupe Gordon-Bennett envers et contre tous.

Cette conviction allait à l'encontre des idées défendues par les mathématiciens purs. Alors que je recherchais partout l'appareil susceptible de réaliser des vitesses de beaucoup supérieures à celles chronométrées jusqu'alors, les théoriciens, conseillers techniques des constructeurs, combattaient ma manière de voir, et prétendaient qu'il n'était guère possible d'aller plus vite qu'on le faisait, que le pilote ne résisterait pas à la suffocation, bref, j'étais écrasé sous une avalanche de théories savantes qui n'influaient pas sur mon sentiment personnel, mais auxquelles se ralliaient, hélas! les constructeurs.

Toujours est-il que j'étais persuadé que pour ramener la Coupe en France, il fallait un appareil vite, très vite, et que je ne trouvais encore personne pour me le faire. J'étais passé du Goupy au Borel, parce que le premier n'allait pas assez vite ; puis la substitua-

tion d'un moteur de 50 chx au moteur de 16 chx que j'employais, m'ayant pratiquement permis de constater que j'avais raison et que la construction d'un appareil rapide s'imposait pour faire rentrer la Coupe Gordon-Bennett en France, je me décidai à demander un 100 chx. J'essayai un refus, et comme une désillusion ne va pas sans une autre, Borel, malgré mes instances, refusa de m'envoyer en Angleterre pour y disputer la Coupe. Loin de me décourager, je persévère. Je vais trouver Deperdussin et lui dis : « Voici, je ne vous demande pas d'entrer chez vous, la seule chose que je désire, c'est que vous me construisiez un fuselage pouvant supporter un moteur de 100 chx. Nous battons les records de vitesse et nous ferons, soyez-en certain, mieux encore. » Deperdussin accepta. Peu après, je fis du 145 à l'heure : record. Plus convaincu que jamais que je ne m'étais pas trompé et, vivant toujours dans la hantise de ramener en France la Coupe Gordon-Bennett, je demandai un 140 chx avec lequel je réduisai du 167 kil. 800 à l'heure. C'est alors que j'estimai qu'indépendamment de l'augmentation de la puissance motrice, il y avait un progrès à réaliser du côté du fuselage, et je fis transformer le fuselage ordinaire du Deperdussin en monocoque.

Il faut lutter pour triompher et encore...

J'avais enfin l'appareil avec lequel je pouvais enlever la Coupe ! Mais je n'avais accompli que la première moitié de ma tâche. Tout allait trop bien pour que l'adversité ne s'en mêlât point. Elle le fit ; mais elle aurait pu se montrer plus méfiante. En m'entraînant en vue de la Coupe Pommery — qui précédait la Coupe Bennett — je tombai à Epinay. Vingt-cinq jours après cette chute, et convalescent encore, je remontai en aéroplane, me préparant déjà à la Coupe Bennett que je désirais ardemment courir. J'en profitai pour battre mes records et faire du 174 à l'heure. Un autre obstacle m'attendait : le manque d'enthousiasme de Deperdussin. Contre toute attente, il se montra hostile à mon déplacement en Amérique. Que de diplomatie ai-je dû déployer pour le décider à m'envoyer là-bas. Les plus proches de son entourage me disaient : « N'insistez pas, ça va mal finir, il se fâchera. » Je réussis, enfin, à vaincre ses hésitations. Et c'est ainsi que je pus faire revenir la Coupe en France.

Cette Coupe, je me suis donné tant de mal pour la gagner, que je ne puis croire encore qu'elle m'échappe sans lutte. C'est pourtant ce qui résulte de la situation qui m'a été créée, sans un atome de considération pour mes efforts passés, par ceux sur qui je comptais et par les règlements de l'Aéro-Club, Société, faut-il le croire, de Découragement. Dès lors commence mon calvaire.

Quand vint l'époque de s'occuper de la Coupe, je demandai à une maison de construction de mettre à ma disposition un fuselage. Elle y consentit. Je ne m'étais pas adressé à Deperdussin, constructeur de l'appareil qui avait triomphé en Amérique, parce que nos relations, très tendues, se résumaient à un échange de papier timbré, motivé par une demande de dommages-intérêts de ma part. La cassure s'était produite assez singulièrement d'ailleurs. Lorsque j'étais candidat dans une circonscription du Midi, j'avais été amené — comment ? je ne m'en souviens plus — à parler de Blériot. Je n'avais pas trouvé autre chose à en dire que du bien et Deperdussin, très chatouilleux, en avait pris ombrage. D'où rupture. Il devait d'ailleurs me créer des difficultés jusque dans sa retraite involontaire. En effet, le 31 août dernier, la maison qui m'avait prêté un fuselage, obéissant à des scrupules que je n'ai pas à discuter ici, mais qui aboutirent à une conclusion inattendue et préjudiciable pour moi, la maison en question m'avertissait que la Coupe, se courant sur l'aérodrome de M. Deperdussin, elle ne pouvait, en raison de la fâcheuse situation morale de celui-ci, participer à l'épreuve avec un de ses appareils.

Mon succès de 1912 n'intéresse plus personne en 1913

Pas de temps à perdre, pensai-je. Deperdussin n'est plus là, mais son usine fonctionne. L'homme disparu, la marque reste. C'est là que je dois aller. Accueil charmant du directeur de l'entreprise qui me dit : « C'est entendu, vous aurez un appareil. » Tout espoir n'était donc pas perdu, au contraire. Mais j'avais compté sans l'égoïssme de vues du syndic chargé de surveiller les intérêts de l'usine ! Contrairement à la décision du directeur technique, il me déclara indésirable et refusa net qu'un appareil me fût remis.

Ses raisons ? Probablement toutes plus spécieuses les unes que les autres. En somme, conclusion pra-

tique et inquiétante, j'étais toujours sans fuselage. Ne pouvant me résoudre à croire qu'il me faudrait renoncer à la Coupe, j'eus la naïve idée de m'adresser à l'Aéro-Club. Je pensai ingénument que les dirigeants de cette société, en dehors du temps qu'ils consacraient à régler leur éternel désaccord, s'inquiétaient un peu d'encourager l'aviation et les aviateurs, afin que leur titre de Société d'Encouragement ne fût pas entièrement une ironie, tout en l'étant dans des mesures, hélas ! déjà suffisantes.

Après avoir exposé ma situation difficile — qui résultait entièrement de la mésintelligence régnant au sein du Comité, puisque la raison de tout le chambardement dont j'étais une victime innocente était dans le choix de l'aérodrome de Reims, — je demandai qu'on m'aidât dans les efforts que, seul, j'avais fait pour amener en France la Coupe Gordon-Bennett, je fus qualifié d'office pour les éliminatoires, ce qui se fit pour les pilotes des sphériques.

Impossible. L'Aéro-Club, fort des règlements, m'opposa un refus. Un règlement existe, il faut le respecter, c'est entendu, mais l'Aéro-Club pouvait, au moins — étant donnée la cause originelle de la situation — discuter mon cas, et prendre, si cela était possible, une décision qui me permit de ne pas être sa victime indirecte, sans avoir au moins essayé, en toute justice, de me tirer de l'impasse où j'étais engagé.

En admettant que l'application, à la lettre et sans discussion, du règlement primât toutes les considérations nées d'un cas particulier comme le mien, j'étais en droit d'espérer que l'Aéro-Club essaierait sincèrement de tourner la difficulté en me qualifiant d'office. N'y eût-il pas réussi, il n'en était pas moins entré une fois — par hasard — dans son rôle de Société créée pour encourager l'aviation et les aviateurs.

Mais l'Aéro-Club, tout aux luttes de personnes, qui constituent sa préoccupation dominante et unique, ne se donna même pas la peine d'examiner mon cas.

En présence d'une aussi superbe indifférence, je résolus de lutter seul jusqu'au bout et de trouver un fuselage. Je parvins enfin à m'en faire confier un, mais, quand j'annonçai cette bonne nouvelle au club organisateur, on me répondit le sourire aux lèvres : « Trop tard, jeune homme, les engagements sont clos. »

Je partis écœuré. Et comme je passais tout près de la salle des délibérations du Comité, j'entendis que la discussion y était âpre, sévère et énergique : chacun de ces messieurs défendait, et avec quelle richesse d'arguments, la position purement honorifique ou indirectement intéressée dans laquelle il s'était cantonné pour faire ses petites affaires. De l'aviation et des aviateurs il n'était que-tion. Ce sont là préoccupations d'ordre inférieur dans la maison.

Je ne puis cependant passer le restant de mes jours à me lamenter sur cette attristante histoire. Au grand public, je laisse le soin de juger, avec son bon sens ordinaire, le cas qui me tient le plus à cœur. Il est caractéristique de la désinvolte indifférence, avec laquelle l'Aéro-Club, qui s'est donné mission officielle d'aider les aviateurs, et conséquemment de travailler à l'es-or de l'aviation, abandonne ceux-là mêmes qu'il devrait soutenir. La grande lutte d'intérêt et les questions d'amour-propre ne lui en laissent guère le temps.

J. Deperdussin

AUTOMOBILE

Le Circuit de Boulogne

Les progrès réalisés.

Il est un fait certain et bien établi désormais, que les courses d'automobiles sont à la fois un spectacle sain qui passionne la foule et une excellente école du progrès pour les constructeurs qui y prennent part. Je n'en veux pour preuve, d'une part, que le succès qu'a obtenu, dimanche dernier, l'épreuve de la « Coupe de l'Auto » sur le Circuit consacré de Boulogne-sur-Mer. Les tribunes et les enceintes réservées regorgeaient de monde ; le garage des voitures était bondé, et, cela, malgré l'incertitude du temps et l'époque un peu tardive dans la saison. Je sais bien qu'il ne faut pas abuser des bonnes choses, mais trois ou quatre grandes courses dans l'année sont nécessaires et utiles.

Utiles et nécessaires, assurément, quand ce ne serait qu'au profit de la construction des moteurs et des châssis. Comparé à ce qui fut réalisé, il y a deux ans, sur ce même Circuit et avec le même règlement, le résultat d'hier est surprenant. Vitesse, rendement, économie de consommation, endurance, régularité, autant de détails qui ont progressé dans des proportions imprévues. Les voitures sont agréables d'aspect et légères à les déplacer du doigt ; les moteurs de trois litres de cylindrée, pas plus gros que ceux des modèles catalogués 15 ou 16 chx, en développent 90 et poussent les châssis à 150 kilomètres à l'heure. Il est indéniable qu'un immense pas a été franchi et que ceux qui ont ainsi réalisé le problème pour des voitures spéciales de course doivent profiter, pour leurs châssis de série, de ces expériences. Pourquoi sont-ils si rares, nos constructeurs français qui consentent à se soumettre à cet effort ? Combien l'émulation serait plus grande encore, si le champ de nos marques nationales était plus nombreux ; et combien les résultats obtenus seraient plus grands et plus rapides !

L'étranger semble l'avoir compris, puisque, chaque année, nous voyons leurs représentants franchir le détroit, ou venir de plus loin encore, et soumettre leurs châssis à la dure épreuve de la course sur route, qu'ils ne peuvent organiser chez eux. Mais il est bien entendu que cette épreuve ne doit pas être trop modifiée dans sa base et dans son règlement.

L'Auto, pour sa course de Boulogne, a depuis longtemps adopté le principe de la cylindrée et il s'y tient ; il revient au Circuit boulognais et il a raison. Ainsi, les comparaisons sont possibles. Il réduira, l'année prochaine, le maximum de la cylindrée autorisée à 2 litres 500 au lieu de 3 litres, et nous verrons, probablement alors, des moteurs plus petits avoir un rendement égal à ceux qui ont remporté la victoire dimanche. Le poids maximum sera ramené à 850 kilos et les châssis seront aussi résistants. Le progrès, demandé par la course, sera ainsi obtenu et constaté sur une échelle, toujours la même, aussi longue et aussi pénible, les 624 kilomètres du Circuit boulognais.

Quant à courir d'après le règlement projeté par l'Automobile Club de France pour l'année prochaine, et qui n'est basé que sur la consommation des pneumatiques, aucun des concurrents que je viens de consulter n'en veut entendre parler.

Le compte rendu de l'épreuve de dimanche sera bref. Dès le début et comme on le prévoyait, la supériorité de l'équipe Peugeot s'affirmait incontestable. Les voitures étaient de dix kilomètres plus vite que les autres concurrents et, menées de mains de maître, par le trio Boillot, Goux et Rigal, elles battaient tous les records.

La course peut se résumer ainsi : lutte d'une part, entre Goux et Boillot qui se disputent la première place ; lutte entre Sunbeam et Vauxhall pour les places suivantes. Les concurrents sont bientôt éliminés, sauf deux voitures, une Alfa conduite par Tabuteau et une Anasagasti, pilotée par d'Avaray, loin derrière.

Guinness, sur une Sunbeam, nous a bien donné un moment d'émotion, en ravissant la deuxième place à Goux, retardé par une fuite d'essence et qui perdit, de ce fait dix minutes ; mais le retard fut rattrapé en deux tours, ce qui vous donne une idée de la vitesse des Peugeot, de la maestria de leurs conducteurs.

Voici le classement à l'arrivée :

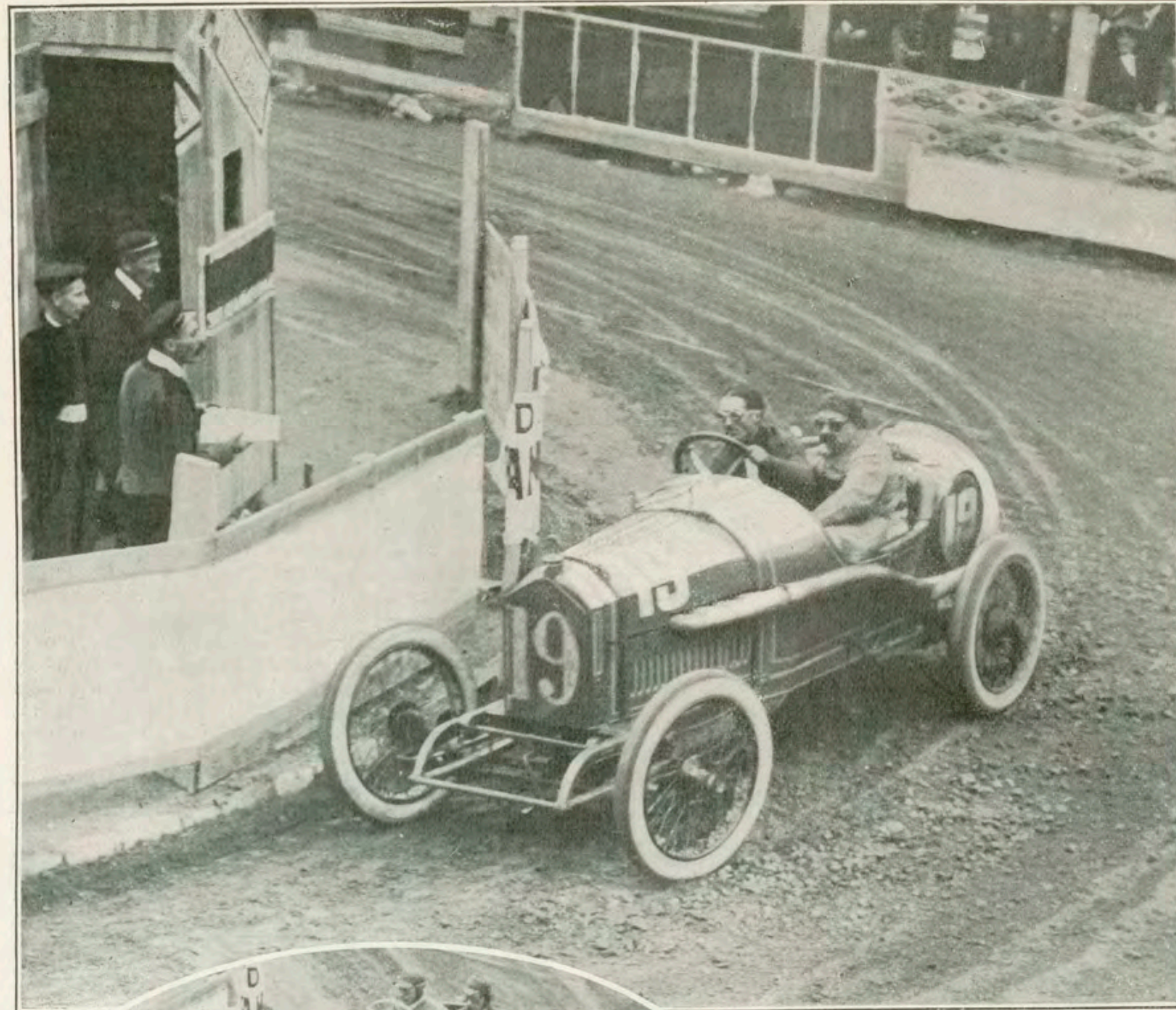
Boillot	(Peugeot)	en 6 h. 07 40
Goux	"	— 6 h. 16 03
Guinness	(Sunbeam)	— 6 h. 18 50
Hancock	(Vauxhall)	— 6 h. 58 18
Rigal	(Peugeot)	— 6 h. 59 44
Tabuteau	(Alfa)	— 7 h. 52 34
D'Avaray	(Anasagasti)	— 8 h. 07 25

Deux Sunbeam, une Vauxhall, une Alfa, deux Buick, deux Zenia et deux F. A. B. sont restées sur le carreau, vaincues par des incidents de route ou la malchance. Gros déchet peu surprenant ; c'étaient pour la plupart, des voitures de série, allégées ou truquées en vue de cette épreuve, et menées par des conducteurs peut-être un peu inexpérimentés ou trop audacieux sur un parcours aussi difficile que celui de Boulogne. Dans les faits, entre Colombert et Desvres, la pluie de la veille avait rendu les virages vraiment dangereux.

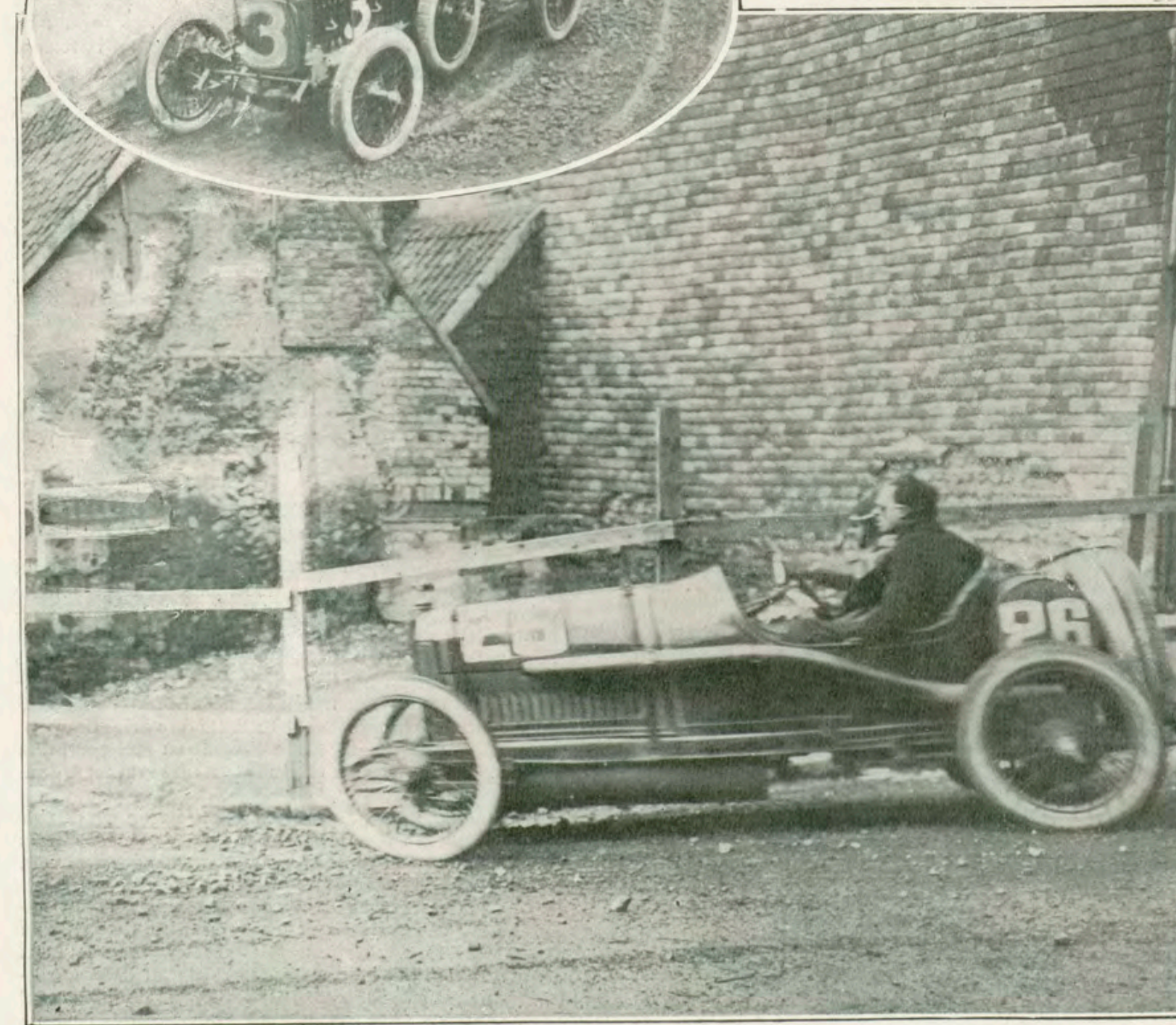
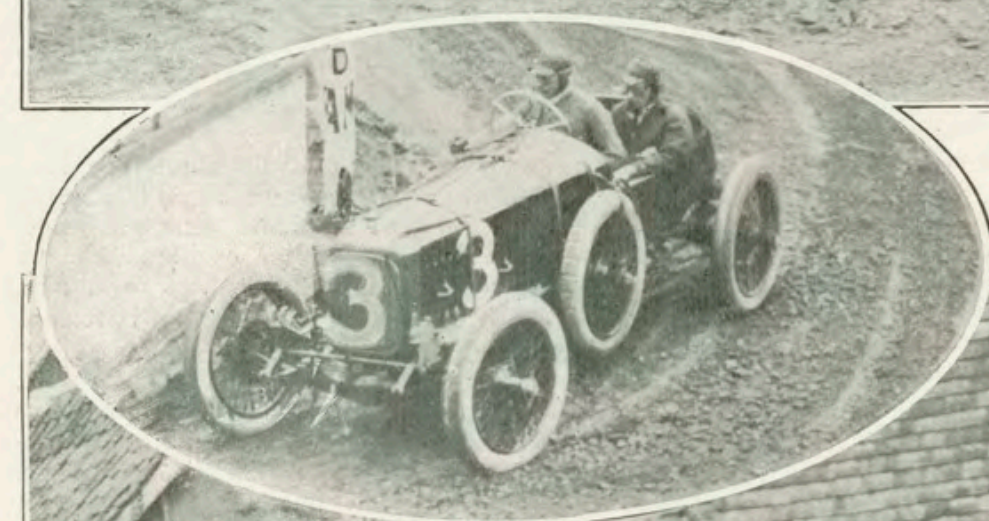
Comment, par une route pareille et en semblable état, Boillot a-t-il pu réaliser 104 de moyenne et Goux faire un tour en 29 minutes 17 sec. (106 de moyenne), c'est vraiment du prodige !

L'année prochaine, le groupement automobile de Boulogne, à la tête duquel se trouve M. Crespel, son si sympathique président, nous recevra encore ; mais il aura son autonomie propre et il s'appellera désormais Automobile Club du Pas-de-Calais. Le nom seul sera nouveau pour nous ; mais, au surplus, rien ne sera changé et nous retrouverons auprès du président et des membres si dévoués du groupe Boulognais le même accueil charmant qui leur a, dès longtemps, conquis nos sympathies.

PAUL MEYAN.

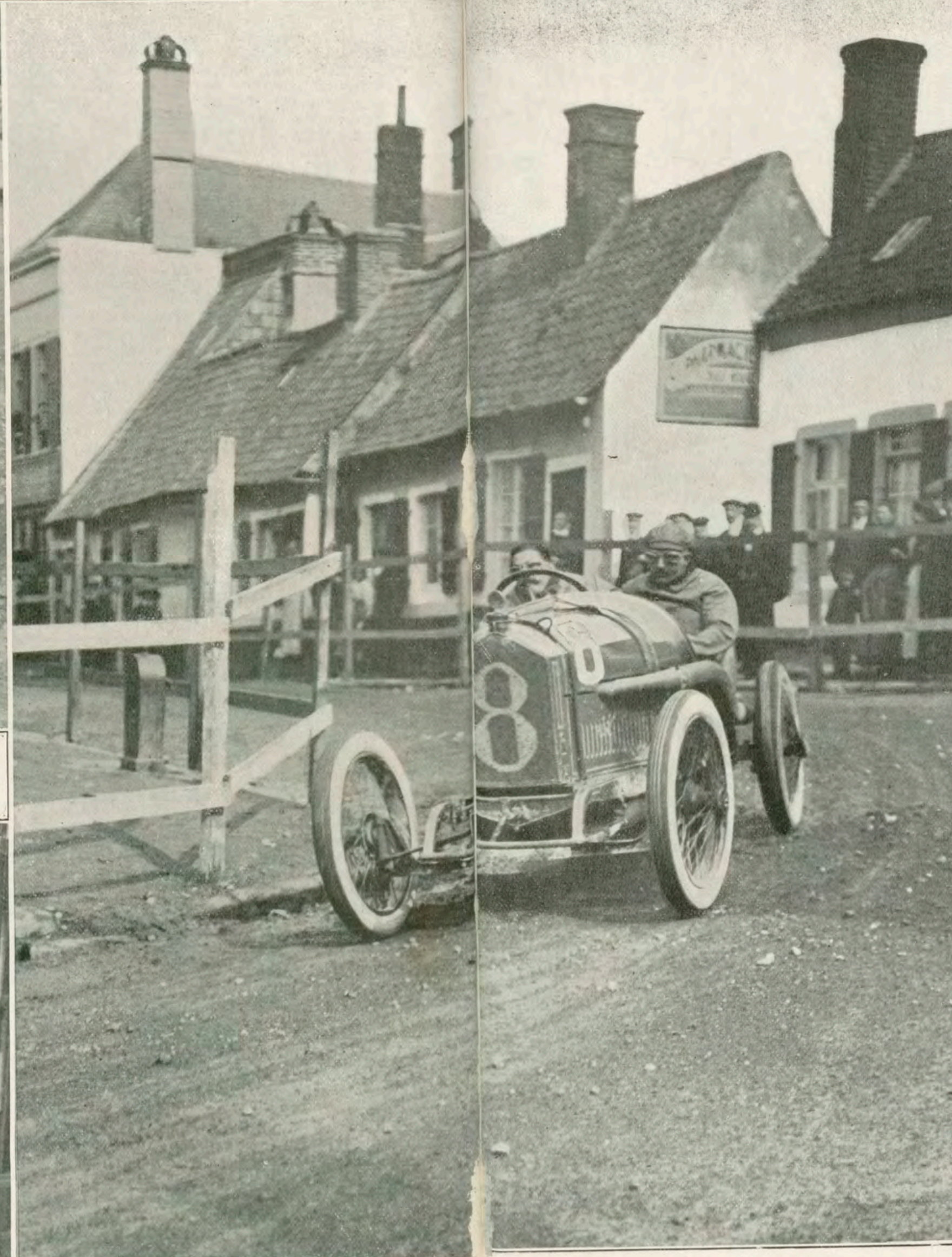


GOUX A LA FOURCHE
Goux s'est classé second comme à Amiens. (Voiture Peugeot, pneus Pirelli, bougies Oléo.)



RIGAL EN VITESSE

Rigal a pris la 5^e place du classement en 6 h. 59 m. 44 s., ayant été retardé au départ. Son retour prodigieux vers la fin permit aux Peugeot de prendre les 1^{re}, 2^e et 5^e places. (Voiture Peugeot, Pneus Pirelli, bougies Oléo.) En médaillon, Hancock qui se classa 4^e en 6 h. 58 m. 18 s. (Pneus Dunlop.)



BOILLLOT AU VIRAGE
Une fois de plus, Boillot se montra le roi incontesté. Seul, son camarade Goux lui disputa valement la à une moyenne de 103 kil. 500 à l'heure.

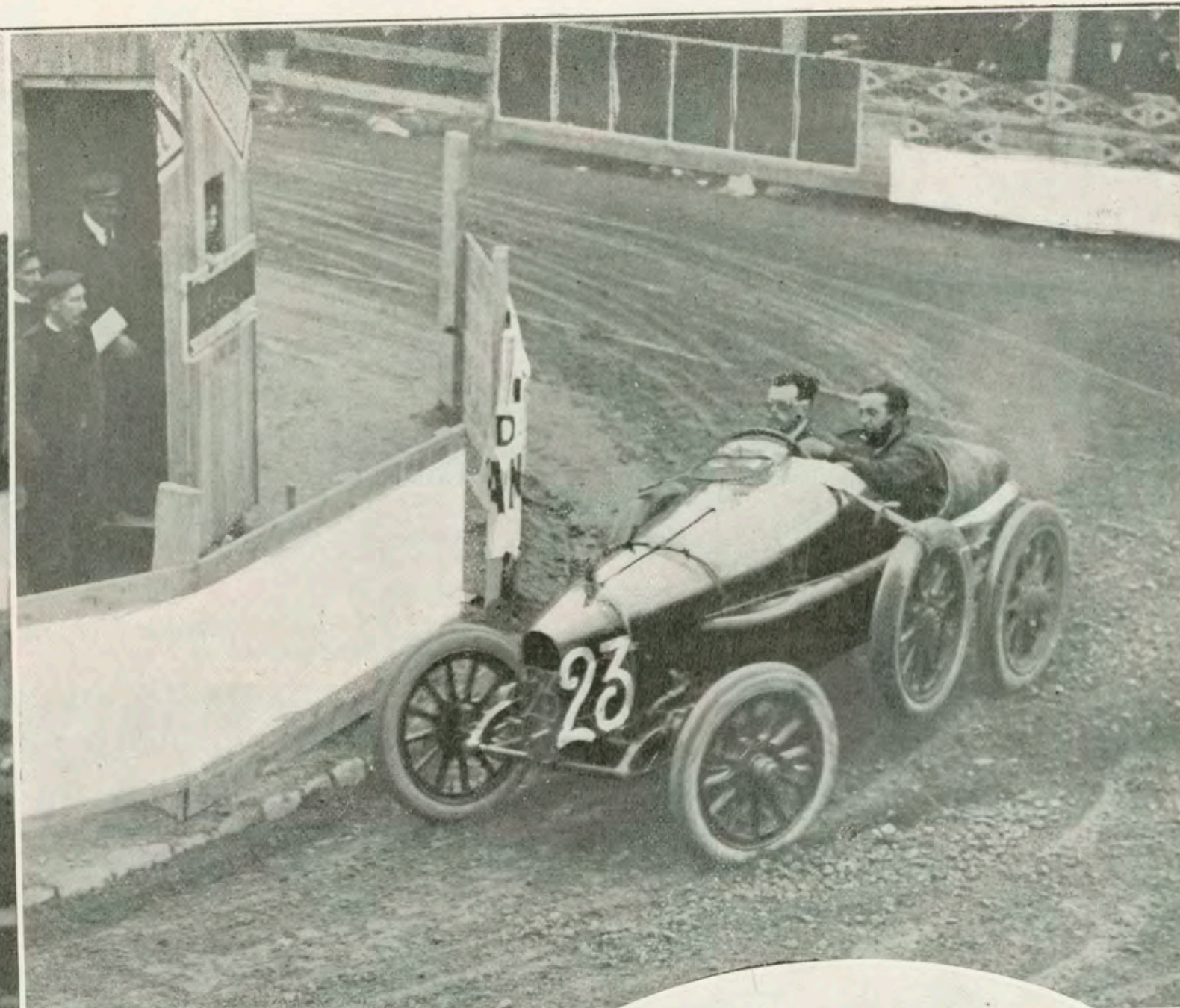
BOILLLOT REMPORTE LA

Dimanche dernier, s'est disputée, à Boulogne-sur-Mer, l'épreuve classique de notre confrère l'Auto, réservée aux voitures légères. Cette grande course a permis, une fois de plus, de constater, qu'en automobile tout au moins, la glorieuse incertitude du sport tendait à disparaître. Comparez, en effet, les résultats d'Amiens avec ceux de Boulogne et vous croirez presque lire le même palmarès. Quel est le vainqueur? Boillot, comme à Dieppe en 1912, comme à Amiens en 1913. Quel est le second? Goux, comme à Amiens. La voiture Peugeot, surnommée l'invincible, prend donc les deux premières places. Le troisième est Guinness, sur une Sunbeam, comme Chassagne à Amiens. Et ce résultat prouve que nous devons nous méfier, à l'heure actuelle

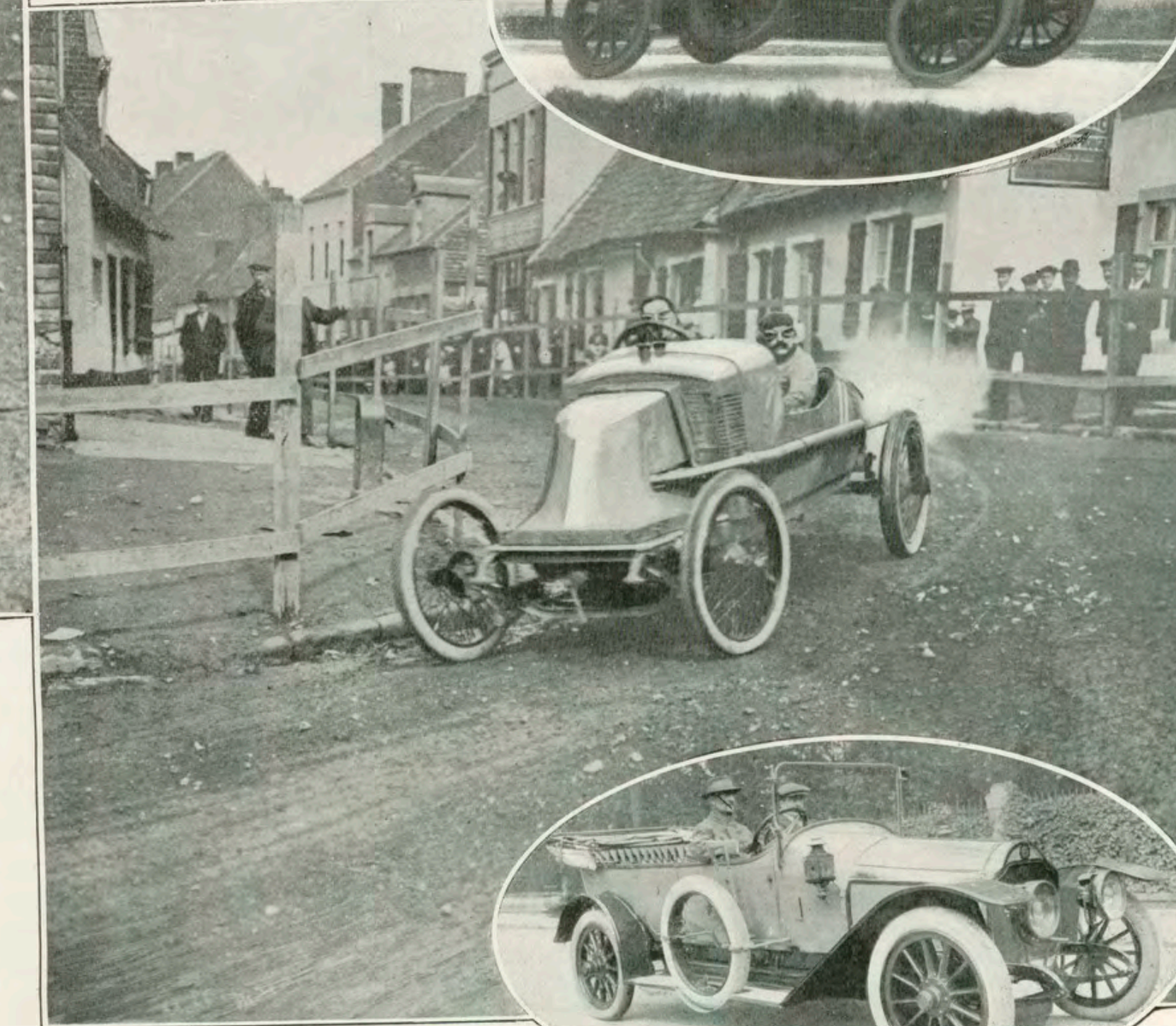
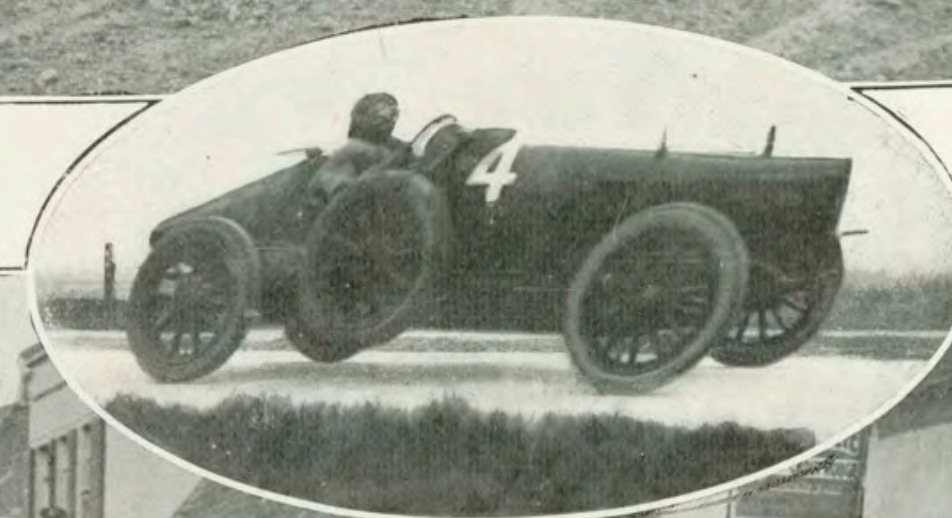
E DESVRES (Photographies de notre envoyé spécial.)
du volant, prouvant qu'il était vraiment invincible. première place. Boillot triompha en 6 h. 7 m. 40 s. 4/5. (Voiture Peugeot, bougies Oléo.)

COUPE DE L' " AUTO "

des stupéfiants progrès réalisés par l'industrie anglaise. Ce fut la course? Comme à Amiens, un match très âpre entre les deux excellents amis, Boillot et Goux. Au premier tour, celui-ci prend 3 secondes à celui-là. Mais au second et au troisième, l'ordre est renversé, Boillot tient la tête. Pendant les trois tours suivants, Goux prend sa revanche, s'attribuant près d'une minute d'avance. A partir du 7^e tour, Boillot passe définitivement premier. Goux, par contre, rétrograde pendant les 7^e, 8^e, 9^e et 10^e tours, Guinness le passant et lui prenant près de 3 minutes, mais, à la fin, dans une détente admirable, Goux revient, bat le record du tour, couvrant en 29 m. 33 s. les 51 kil. 984 et s'attribue l'avantage sur Guinness.

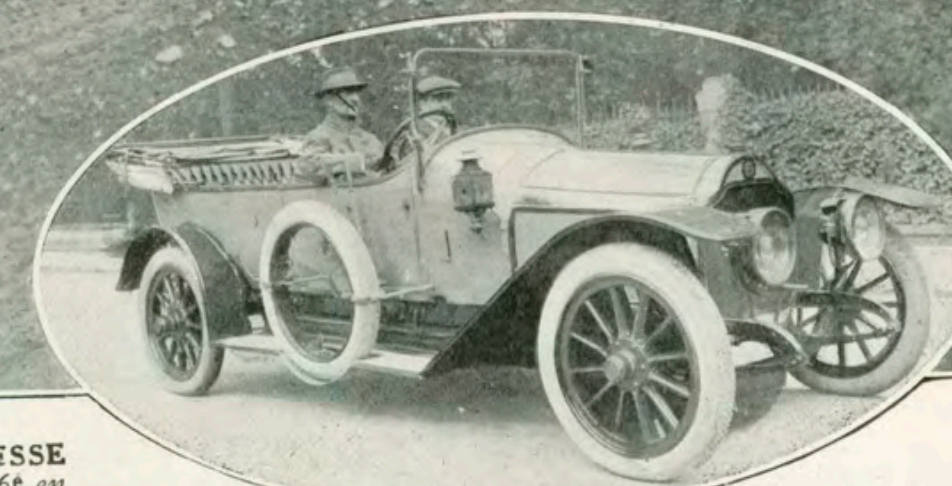


GUINNESS A LA FOURCHE
Lee Guinness dut se contenter de la 3^e place derrière Goux. A droite: Chassagne. (Pneus Dunlop, bougies Oléo.)



TABUTEAU EN VITESSE

Tabuteau, l'ancien aviateur, se classa 6^e en 7 h. 52 m. 34 s. (Pneus Continental.) En bas, la voiture Turcat-Méry 24 chx mise à la disposition de la Vie au Grand Air, par MM. Guyonnet et Rougier.





L'ESCADRILLE BLÉRIOT A SAINT-CLAR

L'escadrille Blériot se trouvait à Saint-Clair, dans une vallée qui présentait un sol excellent et qui offrait l'avantage précieux de ne pouvoir être aperçue des routes avoisinantes.



L'ESCADRILLE BRÉGUET A TOULOUSE

L'escadrille Bréguet était composée de brillants pilotes, parmi lesquels se trouvait le caporal Frantz, bien connu, et le réserviste Henry Brégi, le fameux pilote.



LES OFFICIERS ÉTRANGERS A TOULOUSE

Les officiers étrangers s'intéressèrent infiniment aux manœuvres, mais particulièrement à l'aviation, tant ils admirèrent les reconnaissances admirables de tous les pilotes militaires.



LE RETOUR D'UNE RECONNAISSANCE

(Clichés de nos envoyés spéciaux)
Le colonel Voyer, chef du groupe de Toulouse, et du lieutenant Levasseur, pilote, et du lieutenant Bancat, observateur, les renseignements qu'ils rapportent d'une longue reconnaissance. Gabriel Voisin, constructeur de cet appareil, observe minutieusement le biplan qui obtint un si légitime triomphe.

LES GRANDES MANŒUVRES DE L'AIR

Les grandes manœuvres de l'air ont permis de juger des progrès accomplis au cours de l'année par notre cinquième arme. Les seuls changements, sur 1912, ont été enregistrés dans le nom des pilotes.

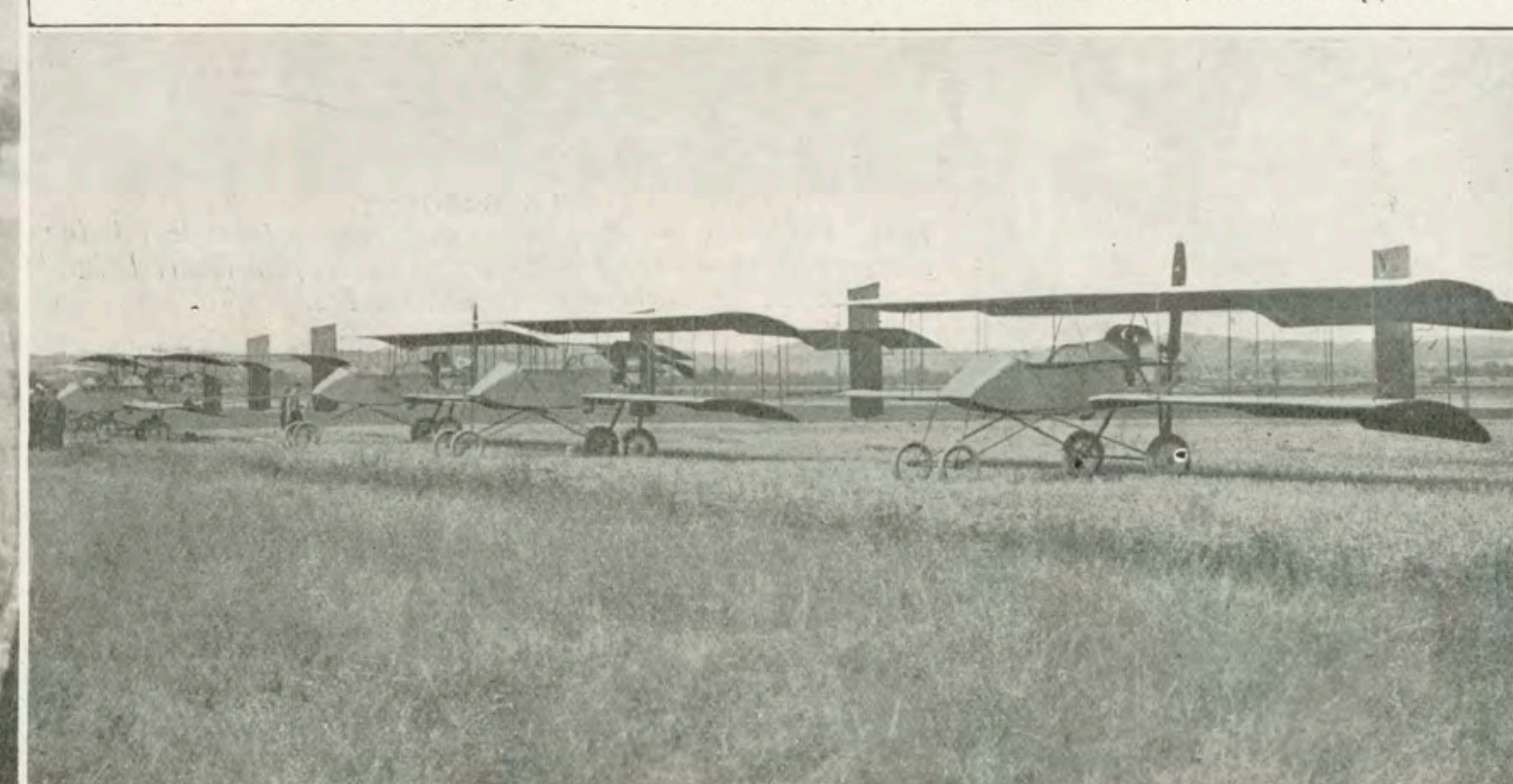
Presque tous, à part le lieutenant Trétarre, de l'escadrille Blériot, n'avaient jamais encore fourni un service aussi dur. Chaque jour, des reconnaissances de deux et trois heures étaient accomplies par chaque aviateur. De plus, il n'y avait, cette année, que des biplaces. Et tous vinrent de leur centre, traversant la France presque en entier, sans que le moindre accident grave fût enregistré. Les appareils montrèrent également leurs qualités : les Blériot, les Bréguet, les Deperdussin, les Henri et Maurice Farman, furent au-dessus de tout

éloge. Quant aux nouveaux Voisin, qu'on ne connaît pas, ils conquirent l'admiration de tous ceux qui les approchèrent. C'est une réalisation hardie qui prouve que la solution n'est pas loin du problème de l'aviation du tourisme, grâce à la voiture volante. Mise en marche du siège du pilote, frein sur les roues arrières, impossibilité de capoter, vitesse de 100 kilomètres à l'heure, pilote et observateur bien protégés, rien n'y manque. Aussi tous les officiers étrangers tinrent-ils à se faire donner les renseignements les plus complets sur cet appareil remarquable. Il convient de noter, qu'au cours des manœuvres, Brindejonc des Moulinais vint, de Paris, faire d'angoissantes évolutions au-dessus des troupes.



UNE DESCENTE DE MAHIEU

L'escadrille Voisin comprenant, parmi ses pilotes, deux aviateurs connus : Mahieu et Benoist. Ils prouvèrent que le service militaire n'avait pas diminué leur valeur, et leurs reconnaissances furent très appréciées.



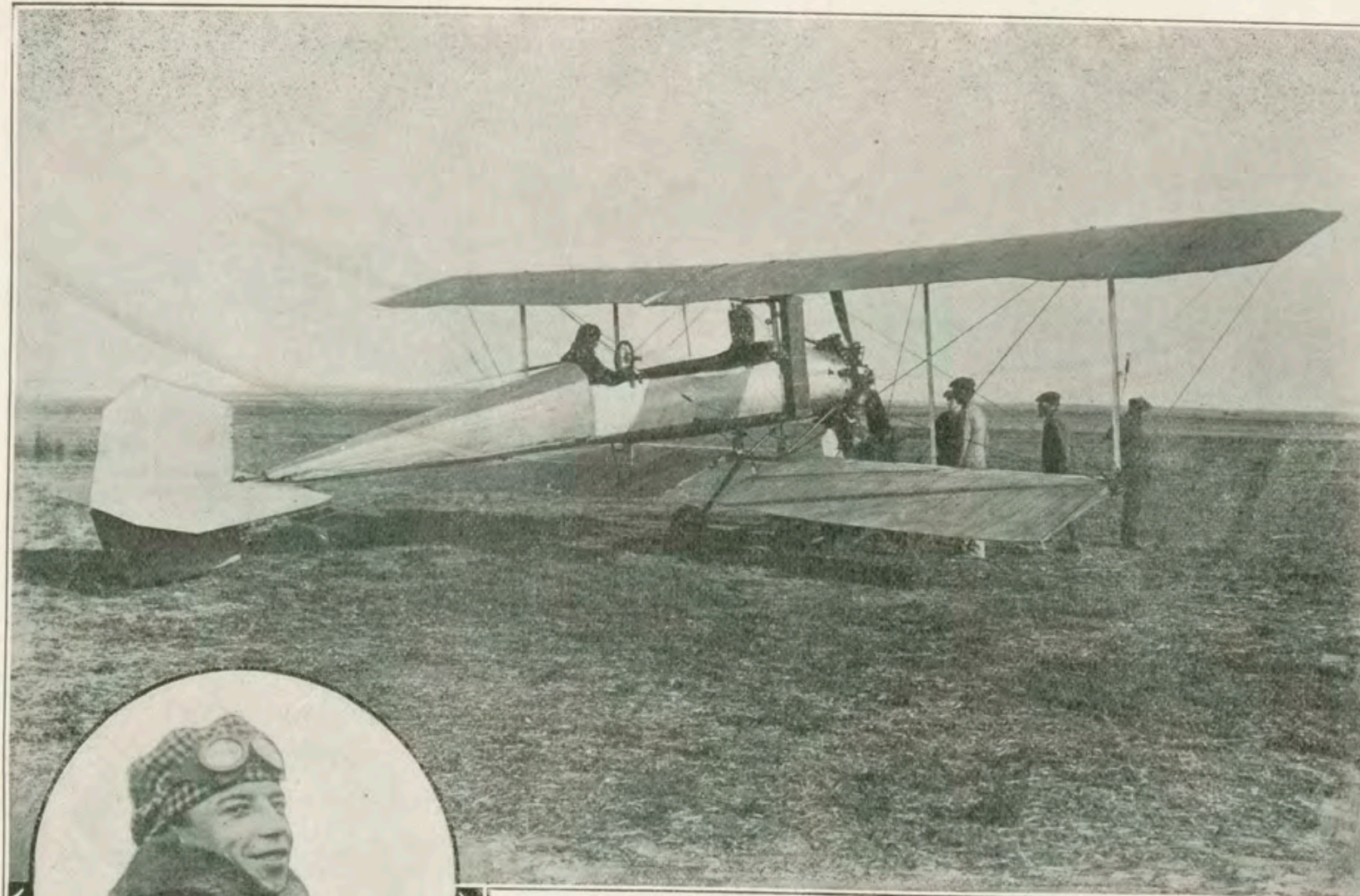
L'ESCADRILLE VOISIN A SAINT-LYS

Le gros succès des manœuvres alla aux Voisin, qui constituent un très grand progrès dans la construction du biplan. Ce sont de véritables voitures volantes.



LES AVIATEURS A TOULOUSE

Le capitaine Estrac, chef de l'escadrille Voisin, suit les évolutions d'un biplan de son escadrille qui revient d'une reconnaissance de deux heures. Le lieutenant Leclerc, pilote du Voisin, observe le vol de son camarade.



BRÉGI
(Bréguet)



LE MONOPLAN BOREL
Deux monoplans Borel prendront part aux éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, il l'a confié à Henri Brégi, le héros de Casablanca-Fez.



ESPANET
(Nieuport)



CHEMET
(Borel)

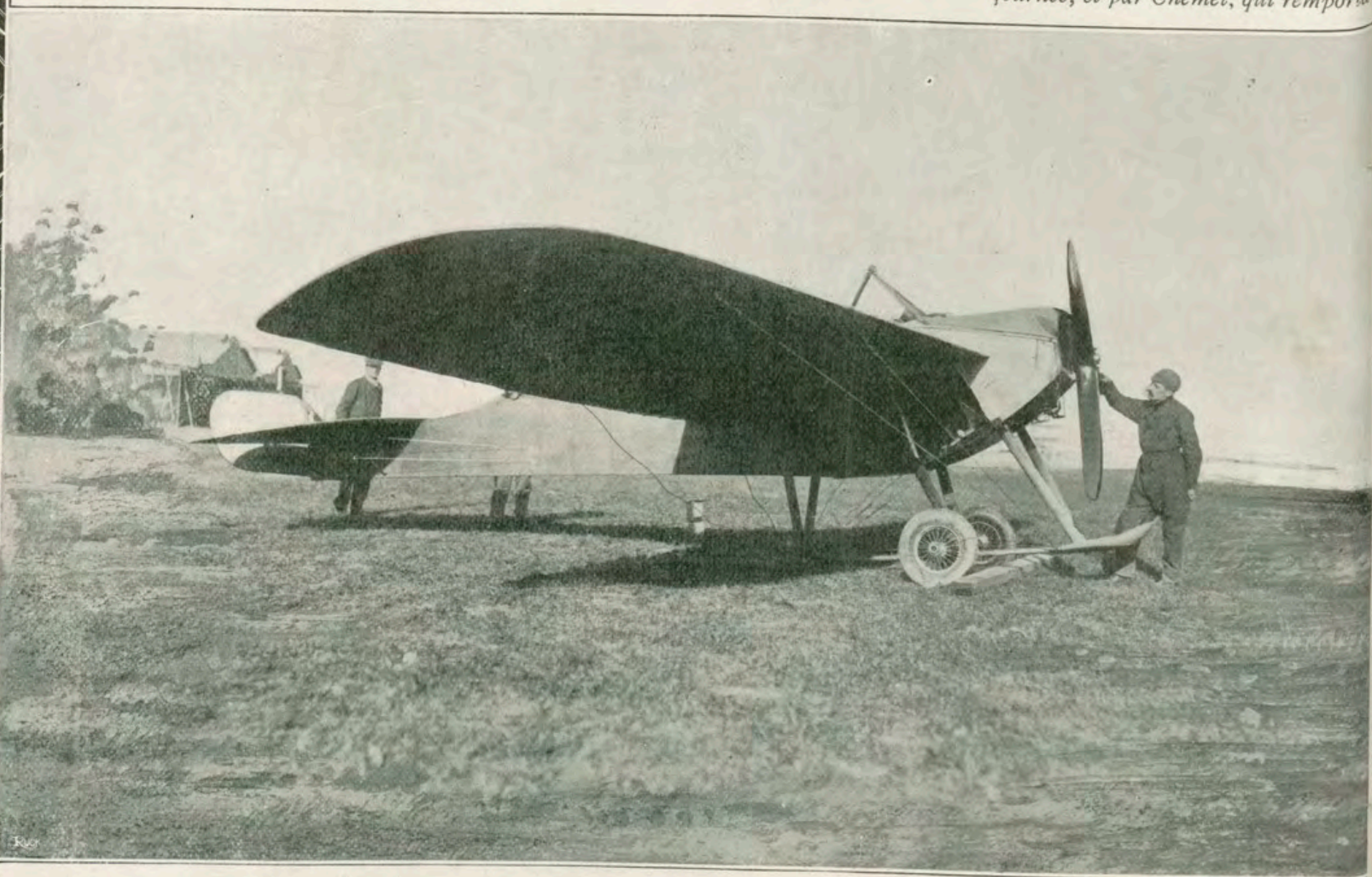


DAUCOURT
(Borel)

LES PILOTES

Quoi qu'on ait dit, la plupart des constructeurs seront représentés à Reims.

Le monoplan Nieuport sera piloté par le docteur Espanet, l'excellent aviateur qui fit une splendide performance dans le Grand Prix de l'Aéro-Club, l'an dernier, et un de nos plus remarquables pilotes. Le Nieuport n'est muni que d'un moteur de 80 chevaux ; il dépasse cependant le 170 à l'heure.



LE NIEUPORT

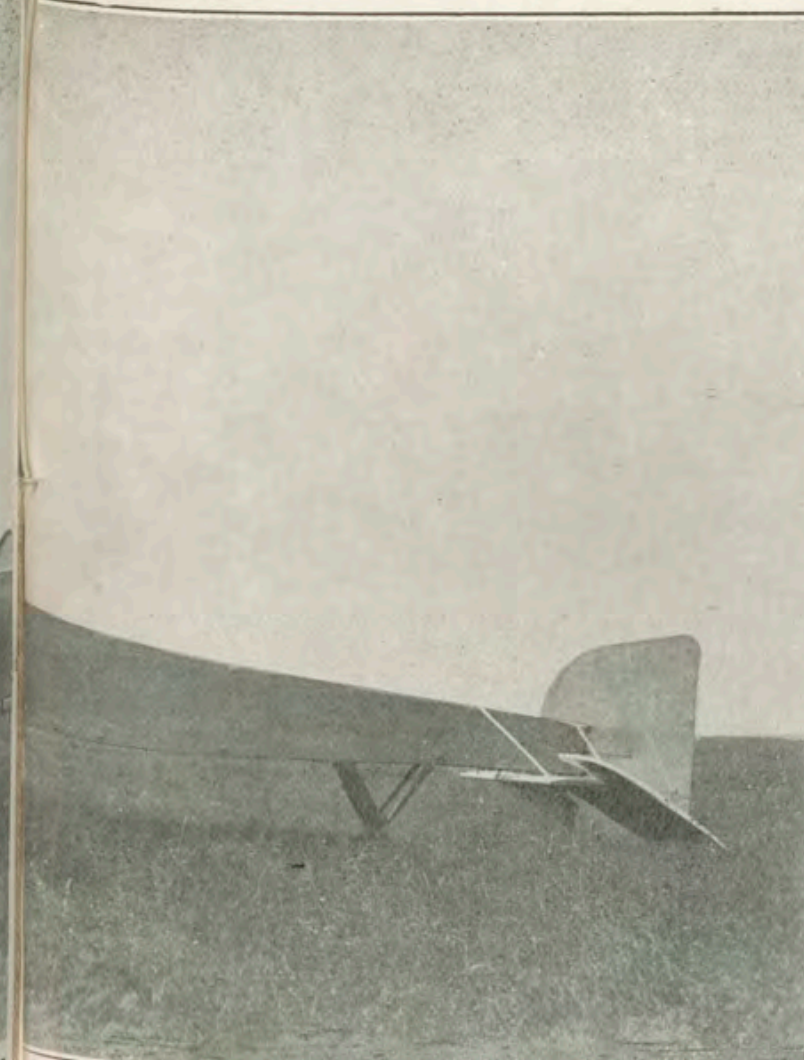
Le monoplan Nieuport sera piloté par le docteur Espanet, l'excellent aviateur qui fit une splendide performance dans le Grand Prix de l'Aéro-Club, l'an dernier, et un de nos plus remarquables pilotes. Le Nieuport n'est muni que d'un moteur de 80 chevaux ; il dépasse cependant le 170 à l'heure.

LES ÉLIMINATOIRES DE LA

phée que Védérines alla chercher l'an dernier en Amérique et qui n'aurait jamais dû nous échapper depuis 1910 ; puisque tous ceux qui se l'attribuèrent à partir de cette époque pilotaient des appareils de construction entièrement française.

La finale se disputera sur 200 kilomètres, c'est-à-dire sur vingt tours de piste de l'aérodrome de la Champagne. Rappelons que l'an dernier, à Chicago, Védérines couvrit les 200 kilomètres en 1 h. 10 m. 56 s. Les concurrents ne pourront pas changer d'appareil.

Les départs seront donnés successivement dans une période de temps de sept heures.



BOREL
Voies françaises. Ils seront pilotés par Daucourt, le 1912, et héros du premier voyage Paris-Berlin en une la course d'hydravions Paris-Deauville.



LE DEPERDUSSIN
C'est sur un Deperdussin que Védérines remporta la Coupe Bennett, l'an dernier. Cette année, les Deperdussin seront pilotés par Prévost, Gilbert et Rost.



PRÉVOST
(Deperdussin)



GILBERT
(Deperdussin)



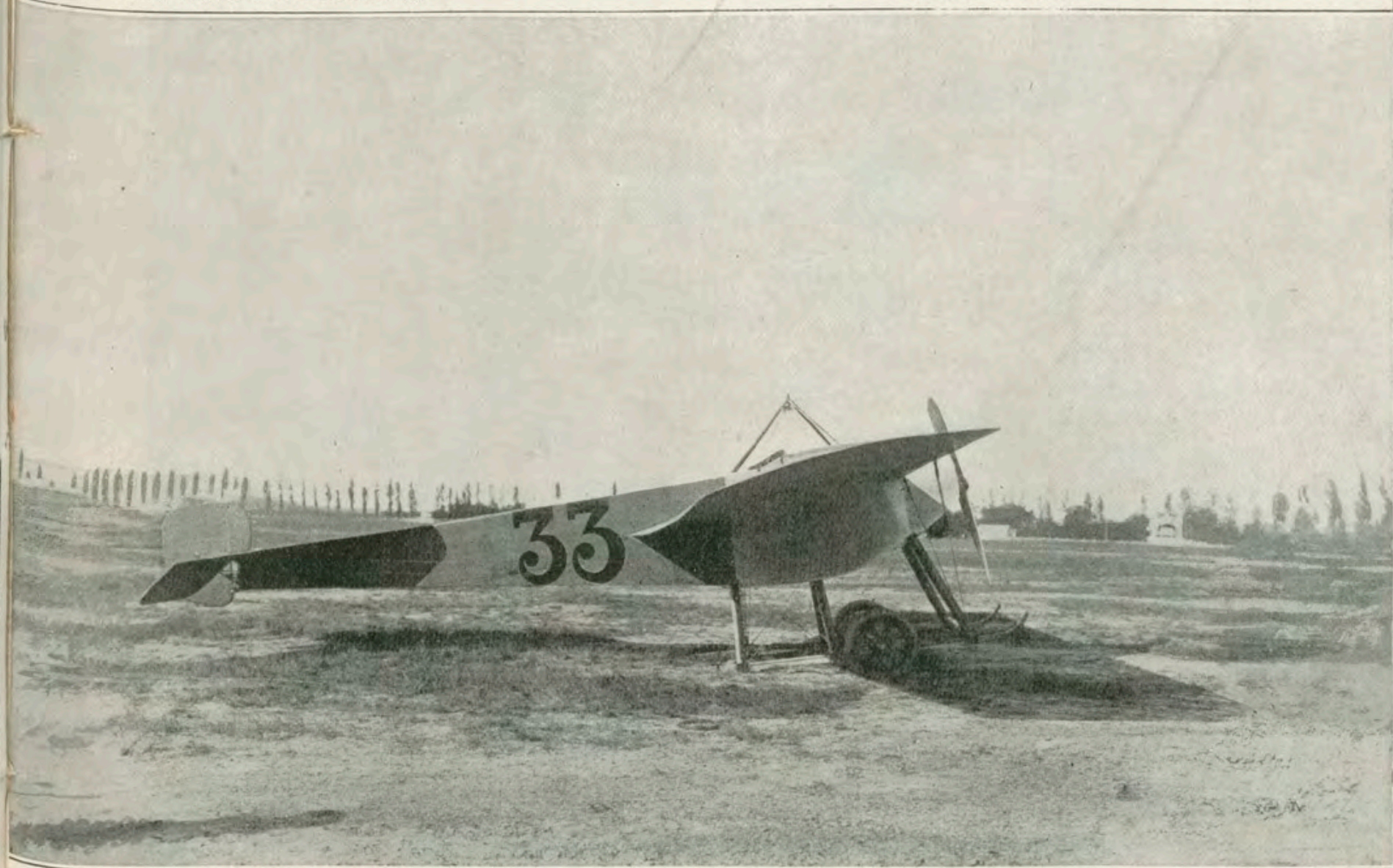
ROST
(Deperdussin)



E. VÉDRINES
(Ponnier)

LES CONCURRENTS

Il est regrettable que Védérines, tenant du titre, ne soit pas engagé.



LE PONNIER

Le Ponnier est extrêmement rapide ; c'est Emile Védérines qui sera au volant de ce monoplan qui, l'année dernière, piloté par André Frey, se classa déjà dans les éliminatoires françaises. Le nom du vainqueur de la Coupe de l'année dernière sera donc représenté à défaut du tenant lui-même.

COUPE GORDON-BENNETT

L'excellent pilote Weymann qui devait disputer la coupe Gordon-Bennett, comme représentant de l'Amérique, ne prendra pas le départ. Il est donc bien probable que les Etats-Unis ne seront pas de la compétition, quela victoire reviendra sans peine à nos pilotes devant les Italiens et les Allemands. D'autres épreuves encadrent ce meeting qui durera trois journées. Il y aura un prix d'écart de vitesse auquel participera notamment le glorieux Brindejonc des Moulineaux, dont ce sera sans doute la dernière exhibition en public avant son départ au régiment. Il pilotera un monoplan Morane-Sauvage, qui lui permettra d'accomplir de nouvelles prouesses.

On voit donc que malgré les nouvelles pessimistes, les annonces alarmantes, de nombreux compétiteurs seront aux prises sur l'aérodrome dont il fut tant question. Ce qui prouve qu'au fond on aurait bien tort de s'émouvoir lorsque des événements surgissent, puisque tout finit par s'arranger. Mais on ne saurait trop regretter que le règlement ne prévoie pas le classement d'office du vainqueur de l'année précédente comme cela se fait pour la coupe Gordon-Bennett aéronautique. L'Aéro-Club, en ne faisant pas partir Jules Védérines, fait preuve d'ingratitude et d'un manque d'esprit sportif.



BERTHET REPREND SON RECORD

Marcel Berthet le spécialiste du record de l'heure sans entraîneur, vient de reprendre son bien au Suisse Egg, qui l'en avait dépossédé. Le 20 septembre, il est parvenu, au vélodrome Buffalo, à couvrir la distance incroyable de 43 kil. 775 en 60 minutes. (Pneus Dunlop.)

OU S'ARRÊTERONT-ILS ?

Vraiment on ne peut plus établir de pronostics sur les limites de l'énergie de l'homme. Et le record de l'heure cycliste sans entraîneur en est une preuve. A chaque nouvel exploit, nous poussons des cris d'admiration, nous sommes enthousiasmés par les performances réussies, croyant qu'il sera impossible de faire mieux. Or, quelques jours après un champion vient détruire toutes les prévisions et au moment où on s'y attend le moins fait franchir un bond fantastique au record officiel. Depuis deux mois, que d'exploits enregistrés dans

cette spécialité! Marcel Berthet se mettait en piste le 20 septembre à 6 heures 34. Il atteignait dans la demi-heure, 21 kilomètres 863 et continuant à une allure un peu plus rapide vers la fin, parvenait à couvrir 43 kilomètres 775 dans les 60 minutes.

Il semblerait qu'on ne puisse faire mieux. Mais il y a quelques jours, les 43 kilomètres étaient considérés comme le maximum, et déjà nous envisageons le moment où les 44 kilomètres seront bouclés.

AVIATION

Le tir en aéroplane

Le problème est résolu.

LES résultats des concours de l'Aéro-cible de 1912 et 1913 nous montrent que la question du lancement de projectiles en aéroplane peut, dès maintenant, être considérée comme résolue. Un grand nombre de savants, de mathématiciens, et non des moindres cependant, la considéraient comme presque insoluble, et leurs avis, prédominant dans les milieux autorisés, firent que ces derniers semblèrent se désintéresser de la question. Les initiatives privées veillaient heureusement, et MM. Michelin, en créant les premiers concours dotés de prix importants, ont certainement contribué à faire avancer de plusieurs années l'apparition de l'avion offensif. A notre époque de progrès à outrance où les années comptent pour des siècles, ce ne sera certes pas l'un des moindres titres de gloire dont pourront s'enorgueillir à juste titre les grands industriels, que celui d'avoir attiré notre attention sur le lancement des projectiles et de nous avoir montré que, dès aujourd'hui, l'aviation de combat mérite la sollicitude de nos supérieurs, au même titre que les aviations d'état-major, d'artillerie et de cavalerie.

Sollicité par la *Vie au Grand Air* de vouloir bien exposer mes idées à ce sujet, j'accepte bien volontiers; voici donc comment j'ai envisagé le problème, il y a deux ans déjà, et quelles raisons m'ont amené à me dispenser de l'aide d'un tireur.

Dans un tir au fusil, le tireur a bien soin de n'appuyer sur sa gâchette qu'au moment précis où le pointage en direction et le pointage en hauteur sont simultanément assurés. Très souvent, par suite d'un état d'énervement plus ou moins fort, il lui est complètement impossible d'assurer la fixité de sa ligne de mire, dont il suit, alors, attentivement les oscillations pour ne faire fonctionner sa détente qu'à l'instant où l'une quelconque d'entre elles amène son guidon au centre de la cible.

Ces oscillations de la ligne de mire peuvent être comparées aux oscillations que subissent les lignes de visées d'un aéroplane secoué par des remous aériens, infiniment variés en intensité et en direction.

Il est donc facile de s'imaginer dans ces conditions que, seul, le pilote peut faire fonctionner son système de déclanchement à l'instant où il y a concordance absolue entre la direction et la portée. Quand l'un ou l'autre de ces conditions essentielles fait défaut, il s'abstient de déclancher; il économise donc un projectile et revient passer au-dessus de la cible pour recommencer son tir, dans de meilleures conditions.

De toute façon, à bord des appareils biplaces dans lesquels le pilote sera toujours, malgré tout, responsable de la direction et le passager de la portée, la concordance rigoureuse des visées ne s'obtiendra jamais que dans des conditions atmosphériques absolument favorables, et après un long entraînement.

Beaucoup de constructeurs ont essayé de parer à cet inconvénient en imaginant des appareils de pointage suspendus à la cardan et dans lesquels des freins à huile ou des freins élastiques devaient limiter l'amplitude des oscillations des lignes de visées, indépendamment des mouvements de l'aéroplane. Peut-être tous ces systèmes répondront-ils un jour aux espérances de leurs inventeurs, nous avons tous intérêt à le souhaiter, mais pour l'instant, ils n'ont pas encore donné des résultats probants, et ils en sont encore à faire leurs preuves dans le mauvais temps.

De plus, dans l'état actuel de l'aviation, il est toujours délicat de surcharger les appareils avec des instruments lourds et encombrants, qui absorbent une grande partie du peu de place disponible et diminuent d'autant le poids utile en projectiles ou en essence que l'avion peut emporter.

En effet, chacun de nos appareils biplaces actuels emporte, avec un moteur de 70 chx, une charge utile de 250 kilos se décomposant ainsi:

Poids du pilote.....	75 kilos
Poids du passager.....	75 —
Huile et essence pour trois heures.....	80 —
Instruments, outils et rechanges.....	20 —

Nous voyons donc que, pour transformer l'un quelconque de ces appareils en avion offensif, il faut, ou supprimer le passager pour le remplacer par des projectiles, ou installer à bord un moteur plus puissant permettant d'enlever plus de poids.

Cette dernière solution n'empêchera cependant jamais, qu'à bord de tout avion offensif, le passager représentera souvent, étant donné les résultats obtenus, un poids mort complètement inutile, qui sera toujours bien plus utilement remplacé par 75 kilos d'essence qui doubleront le rayon d'action de l'appareil ou par 75 kilos de projectiles qui augmenteront dans des proportions considérables sa capacité offensive.

LIEUTENANT VARCIN.



LE LIEUTENANT VARCIN, VAINQUEUR DE L'AÉRO-CIBLE

Le lieutenant Varcin, malgré des conditions atmosphériques défectueuses, réussit à placer 13 bombes sur 15, s'attribuant le prix de 30.000 francs offert par MM. Michelin. (Moteur Renault.)



LE CAPITAINE LECLERC

Le capitaine Leclerc, plaça 8 obus sur 15. (Moteur Renault.)



LE MARQUIS DE LAREINTY-THOLOZAN.

Le marquis Honoré de Lareinty-Tholozan, avec son frère comme passager, plaça 7 bombes.



LE LIEUTENANT DROUOT

Le lieutenant Drouot, à bord de l'appareil du lieutenant Varcin, lança 4 bombes sur 15.



LE CAPITAINE MARZAC

Le capitaine Marzac prit part au concours en compagnie du sapeur Dieterlin.



GARROS, LE HÉROS DE LA TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE

L'aviateur Roland Garros vient d'accomplir un prodigieux exploit, le plus audacieux que l'on ait enregistré jusqu'ici. Il a réussi la traversée de la Méditerranée se rendant sans escale de Saint-Raphaël, à Bizerte, couvrant dans sa matinée, en 7 h. 53 m., le trajet de 760 kilomètres que le bateau accomplit en 31 h. 30. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme 60 chx, hélice Chauvière, bougies Oléo).

GARROS TRAVERSE LA MÉDITERRANÉE

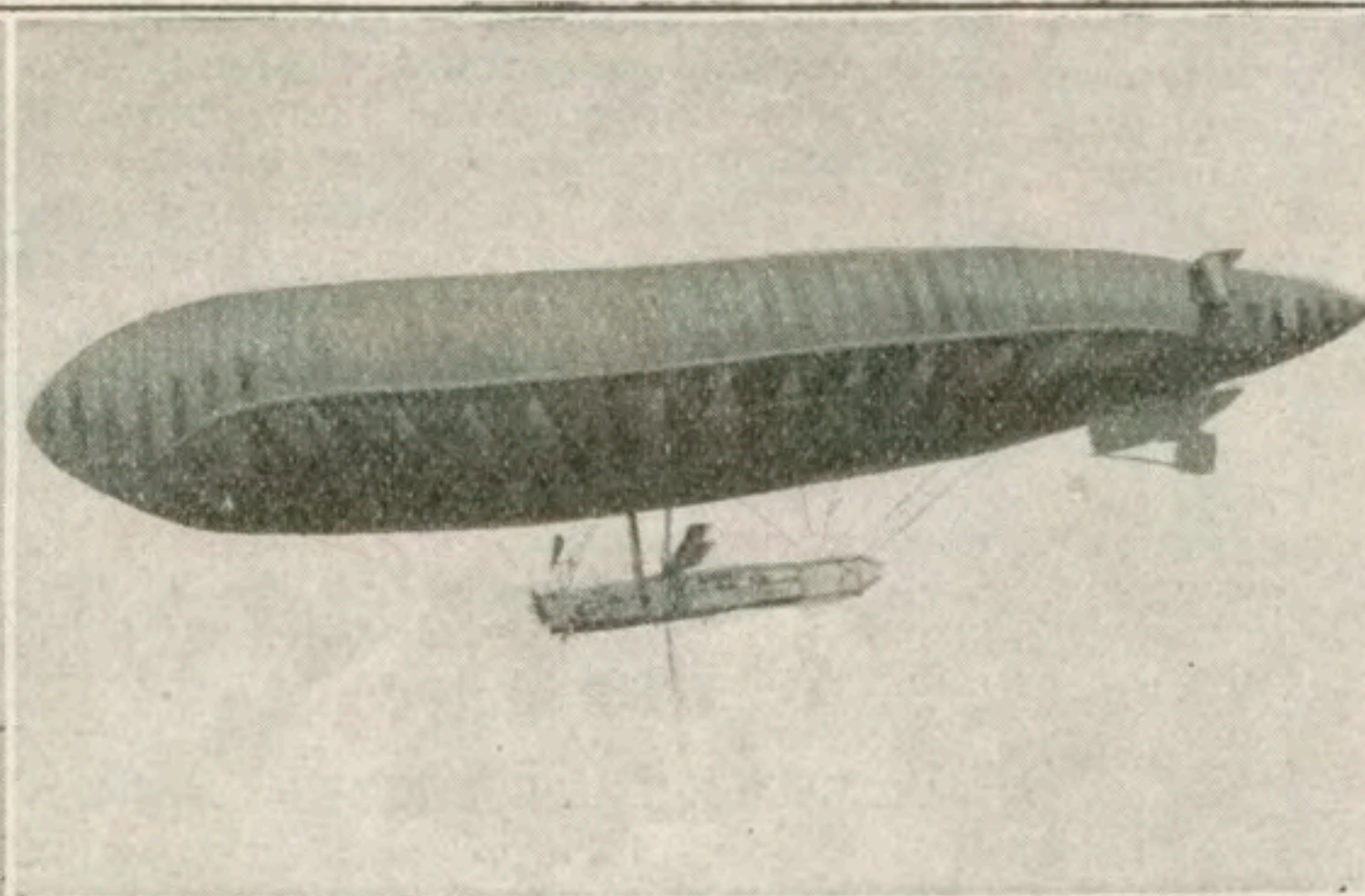
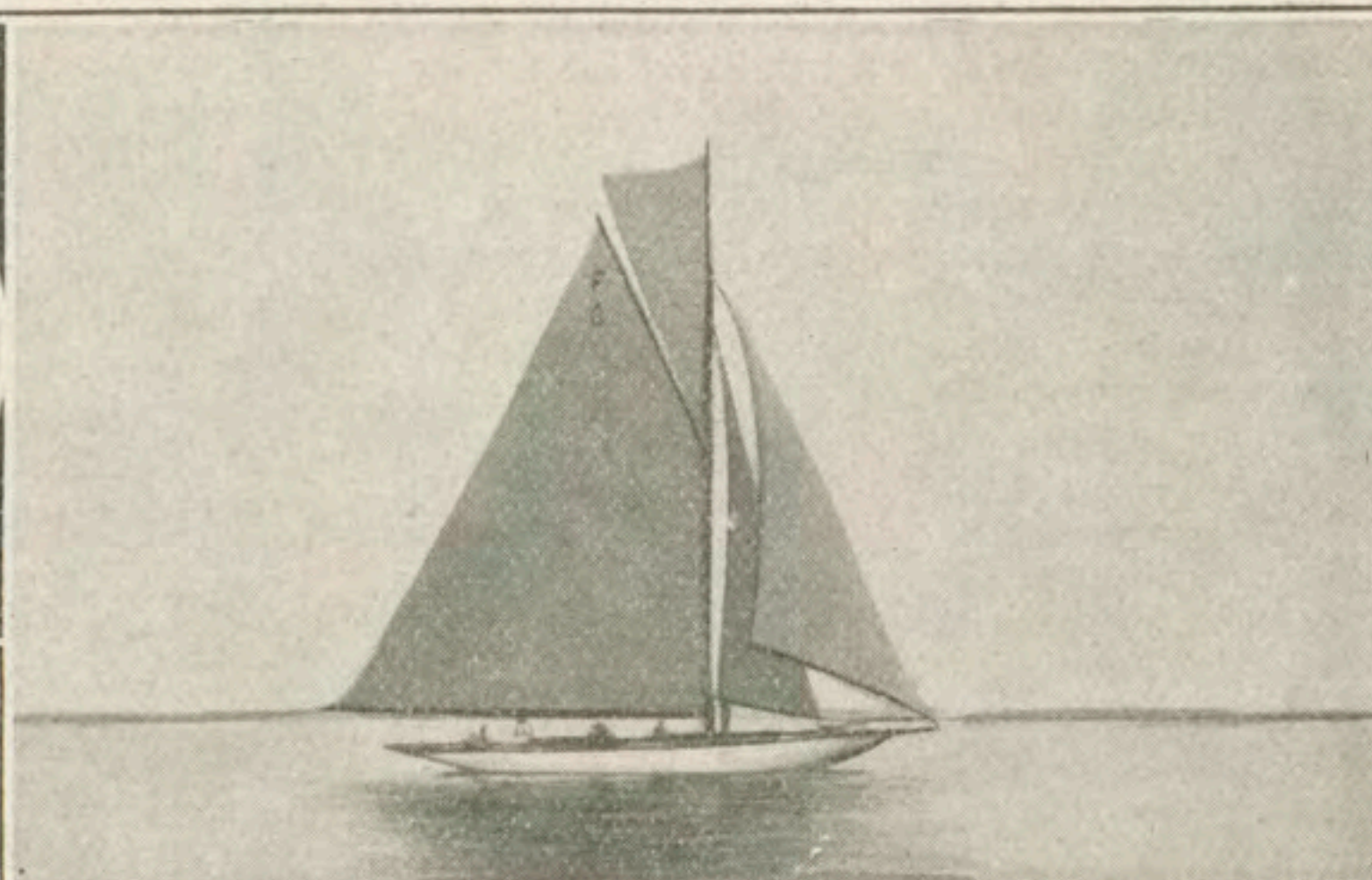
Roland Garros, le héros du tant d'épreuves, le roi des vaillants, vient d'ajouter à son grand bagage de trophées un triomphe plus remarquable que tous. Il a réussi la traversée de la Méditerranée qu'il avait déjà ébauchée, une première fois, se rendant de Tunis en Sicile. Mardi dernier, il prenait son vol à 5 h. 52 du matin à Saint-Raphaël, avec l'intention d'atteindre Tunis. Il devait parcourir une distance de 760 kilomètres. Il aurait pu atterrir en Corse ou en Sardaigne, mais c'était mal le connaître. Ce qu'il voulait, c'est établir un record prodigieux, et il y parvint avec sa maîtrise coutumière, n'ayant aucun convoyeur

et ne s'étant muni d'aucun flotteur, pas même d'une ceinture de sauvetage. De Cagliari, on l'apercevait au large, vers 10 heures du matin, et il continuait son vol admirable jusqu'à Bizerte où il atterrissait à 1 h. 45, ayant parcouru la distance fantastique en 7 h. 53. L'ancien record appartenait à Brindejonc des Moulinais qui, lors de son fameux raid des capitales, avait effectué la traversée de la mer Baltique, soit 450 kilomètres. Après cette escale, où il se ravitaillait, Garros repartait pour Tunis, et de Tunis pour Alger, prouvant, une fois de plus, sa maîtrise, son courage et son énergie. Et il n'est pas décoré !

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



L'aviateur allemand Faller qui atterrit au point culminant de la Forêt Noire.



F. Buccianti, vainqueur du championnat cycliste amateur d'Alexandrie.



Howard Drew vainqueur des 100 yards, à Chicago.



"Eleda" Le yacht de M. Pereire, qui a gagné la Coupe du roi d'Espagne, aux régates internationales de Biarritz.



L' " Adjudant-Vincenot ", (tissus Hutchinson) qui était attaché au parti du général Chomer, jetant du lest au-dessus de L'Isle-Jourdain.



M. Mailloux, inventeur d'un nouveau parachute.



L'aviateur Séguin à bord de son biplan. (hélice Chauvière) a effectué sans escale, le raid Paris-Berlin. Le voici à son atterrissage, à Johannistal.



L'équipe du Club International Canottieri, d'Alexandrie.



Le nouveau glisseur Louis Blériot, à hélice aérienne, a fait ses débuts la semaine dernière à Bezons, piloté par Alfred Leblanc.



Wrobel, de la Société Nautique de la Basse Seine, qui a remporté le critérium des juniors, au cours de la réunion de la Coupe de Paris. Il battait Monney-Bouton et R. Testut.



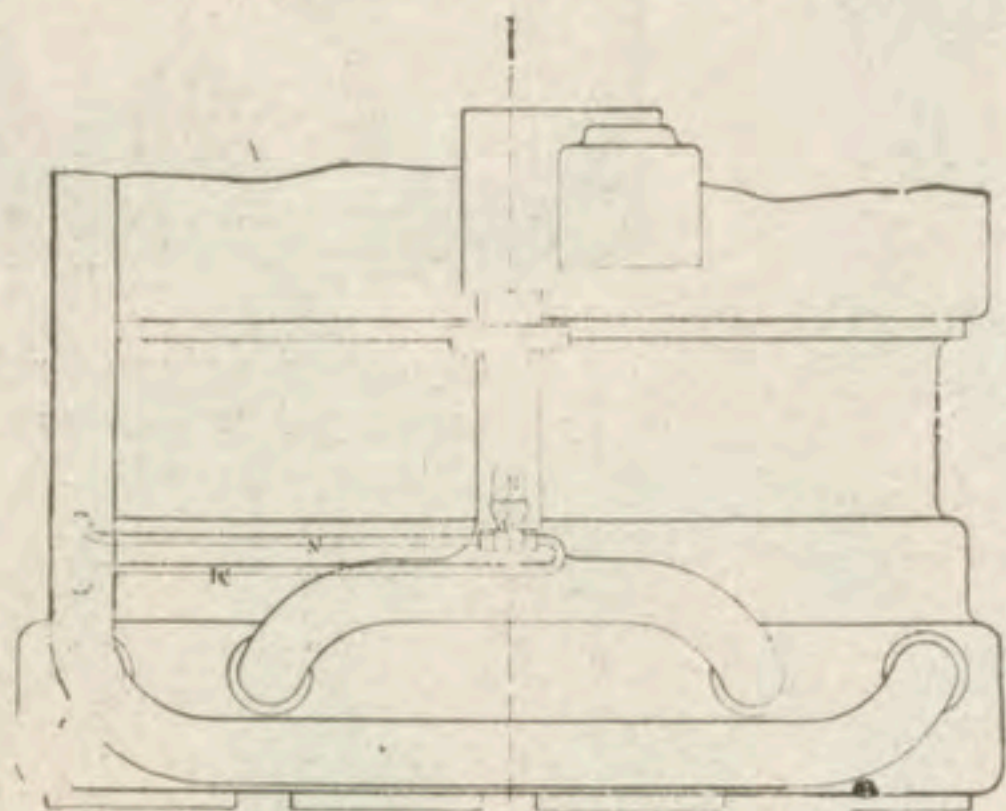
Le championnat de Golf des États-Unis disputé sur les links de Brooklyn, est revenu à l'amateur F. Ouimet. De g. à dr., Ray, 3^e; F. Ouimet, le vainqueur, Vardon, 2^e et L. Tellier, 4^e.



R. Testut, du Club Nautique et Athlétique de Rouen qui a gagné la Coupe de Paris, dimanche dernier, devant Delaplane et Peresselenseff, qui tous deux abandonnèrent.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

UN ÉCONOMISEUR DE CARBURANT (ESSENCE OU BENZOL). — Tout automobiliste connaît maintenant le rôle de la prise d'air additionnel, utilisée depuis longtemps par les coureurs sur leurs voitures et disposée sur la tuyauterie d'aspiration de gaz entre le carburateur et le moteur, de telle façon que l'on puisse, par le moyen d'une ma-



Économiseur A. V., modèle à réchauffage par les gaz d'échappement.

nette, introduire à volonté une quantité d'air proportionnelle à la vitesse du moteur, dont la conséquence première est de diminuer dans des proportions très notables la consommation d'essence.

Seulement, les appareils créés à ce jour avaient le grave défaut du carburateur primitif, c'est-à-dire demandant non seulement une attention soutenue, mais un certain doigté de la part du conducteur et le plus souvent une mauvaise utilisation de cet appareil qui faisait perdre certaines qualités maîtresses du moteur moderne.

L'économiseur de carburant A. V., (auxiliaire indispensable du meilleur carburateur) dont le fonctionnement est rigoureusement automatique, est basé sur le principe de l'utilisation de la vitesse linéaire des gaz d'aspiration comme régulateur d'une entrée d'air additionnel et restant de ce fait fonction de la vitesse de rotation du moteur, ne saurait être mieux comparé qu'à un régulateur à force centrifuge qui commanderait cette soupape, et possède tous les avantages de la prise d'air additionnelle sans avoir les inconvénients de toutes celles créées à ce jour.

Lors de la mise en marche du moteur et tant que celui-ci n'a pas atteint une vitesse de rotation d'environ 4 à 500 tours, le fonctionnement de l'économiseur est nul. Lorsque l'on accélère et que la vitesse du moteur est supérieure à 4 ou 500 tours, les gaz d'aspiration atteignent à l'intérieur de la tuyauterie une vitesse linéaire suffisante pour produire une pression sur une palette, laquelle, par l'intermédiaire d'une petite bielle, vient produire une ouverture d'une soupape au fur et à mesure de l'augmentation de la vitesse linéaire de ces gaz et, partant de là, restant rigoureusement fonction de la vitesse du moteur. L'ouverture de la soupape permet alors une entrée d'air additionnelle qui vient se mélanger intimement au gaz carburé par un brassage parfait. Diminuant la

dépression autour du gicleur par suite de l'augmentation de la proportion d'air dans le mélange carburé, il réduit dans de fortes proportions l'entraînement d'essence et par conséquent la consommation. De plus, l'on constate un rendement plus élevé du moteur, surtout dans les reprises qui sont beaucoup plus énergiques, grâce à une carburation plus homogène et une cyindrée d'aspiration complète.

L'économiseur A. V. ne nécessite aucune modification dans le réglage du carburateur tant pour l'emploi de l'essence que du benzol et demande un quart d'heure pour sa mise au point.

FLÈCHE INCENDIAIRE POUR AVIONS. — L'importante question de l'armement des avions et dirigeables a fait naître de nombreux projets, la plupart impraticables ou baroques; seuls, quelques-uns paraissent avoir été étudiés convenablement.

Parmi ceux-ci, on peut compter la fusée incendiaire inventée par l'aviateur lyonnais Henri Guerre — nom prédestiné s'il en fut !

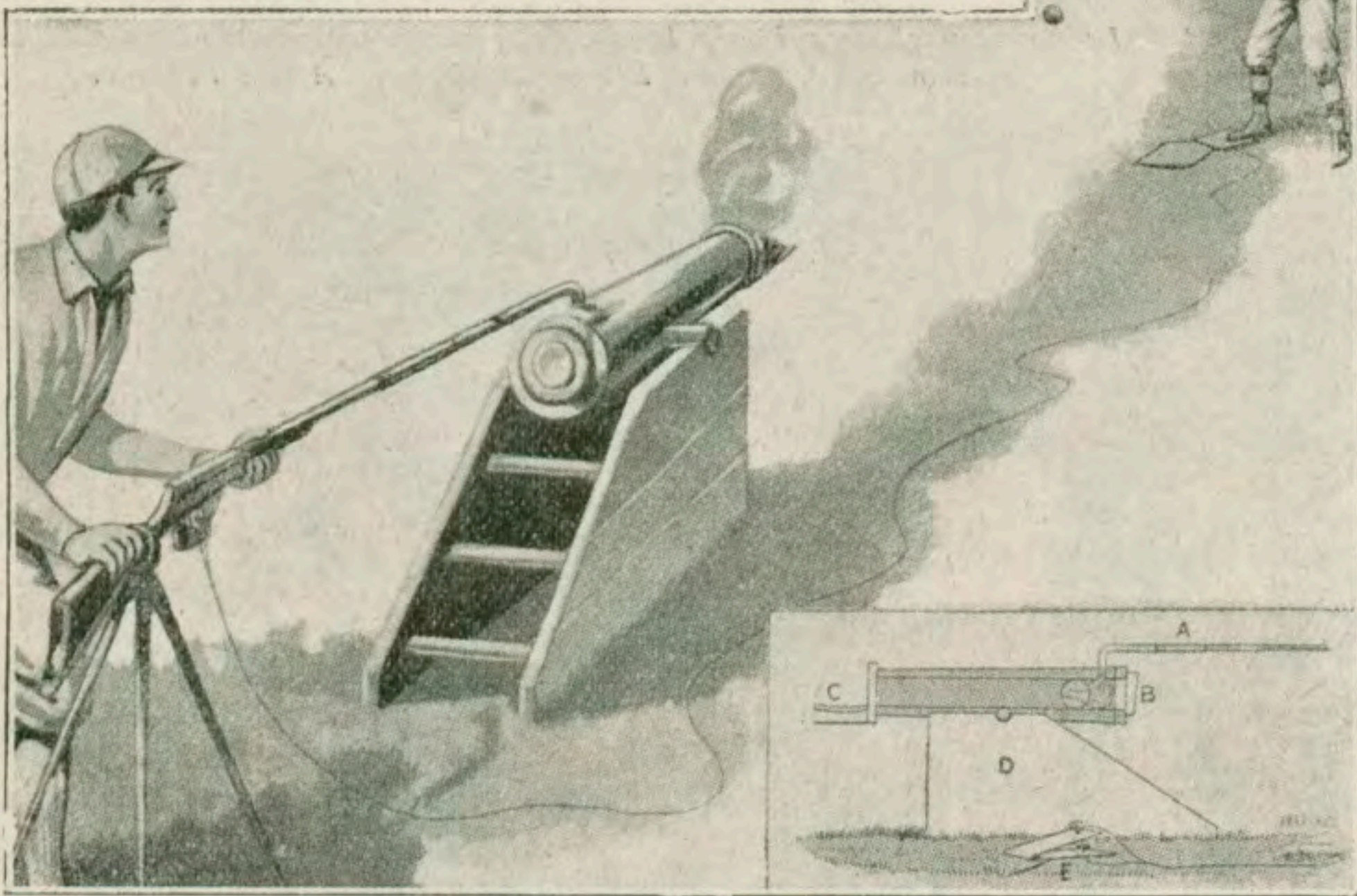
Comme on peut s'en rendre compte, ce nouveau projectile se compose d'un corps cylindro-conique à avant plat, traversé de part en part par une tige formant pointe et empennage.

Longue de quarante centimètres et pesant environ 7 kilogrammes, elle est facilement transportable et paraît devoir ne présenter qu'un minimum de danger pour les occupants de l'avion qui les transportera.

Mais que l'occasion se présente d'incendier un dirigeable, un magasin à fourrages, un hangar, etc., le pilote fera fonctionner un déclenchement spécial, et il lâchera une ou plusieurs fusées. Au moindre heurt des crochets que celles-ci portent sur leur pourtour, les deux parties des projectiles coulisseront l'un sur l'autre, de telle sorte qu'en même temps que sera perforé un réservoir d'essence, un mécanisme d'allumoir, provoquera l'incendiation.

Ce projectile est très intéressant et il serait fort instructif de voir se poursuivre les expériences commencées.

UN MODE D'ENTRAÎNEMENT PEU BANAL. — Pour s'entraîner au base-ball, les Américains ont trouvé un moyen vraiment peu banal. Ils emploient tout simplement un canon pour lancer la



Pour s'entraîner au base-ball. Le canon lance la balle que doit relancer le « batter ».

(1) Nous recevons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

balle que doit relancer le « batter ». Mais le canon utilisé ne se charge pas à poudre, heureusement ! C'est naturel-

lement un canon spécial, qui comporte un guide courbe placé à l'extérieur de la bouche et destiné à réaliser la trajectoire de la balle.

Celle-ci est lancée de façon curieuse. Dès qu'elle est placée dans le canon, un aide ajuste dans la lumière l'extrémité recourbée d'un rifle, dont le canon a été prolongé par un tube télescopique. Quand il le juge à propos, le batteur appuie le pied sur un contact qui agit à distance sur la détente, le coup de fusil part, les gaz sont projetés dans le canon et la balle est lancée avec force. Il n'y a plus alors qu'à la recevoir sur la batte... ou la manquer.

On fait varier la puissance du coup en modifiant la longueur du tube télescopique reliant le fusil au canon.

UN MOTEUR DE 380 CHEVAUX

La « British International Cup », la grande épreuve internationale de Yachting Automobile, dont la création remonte en 1903, a été cette année particulière-

avants; ce qui donne une lancée de 6 mètres, le bâtis ayant 3 mètres de long.

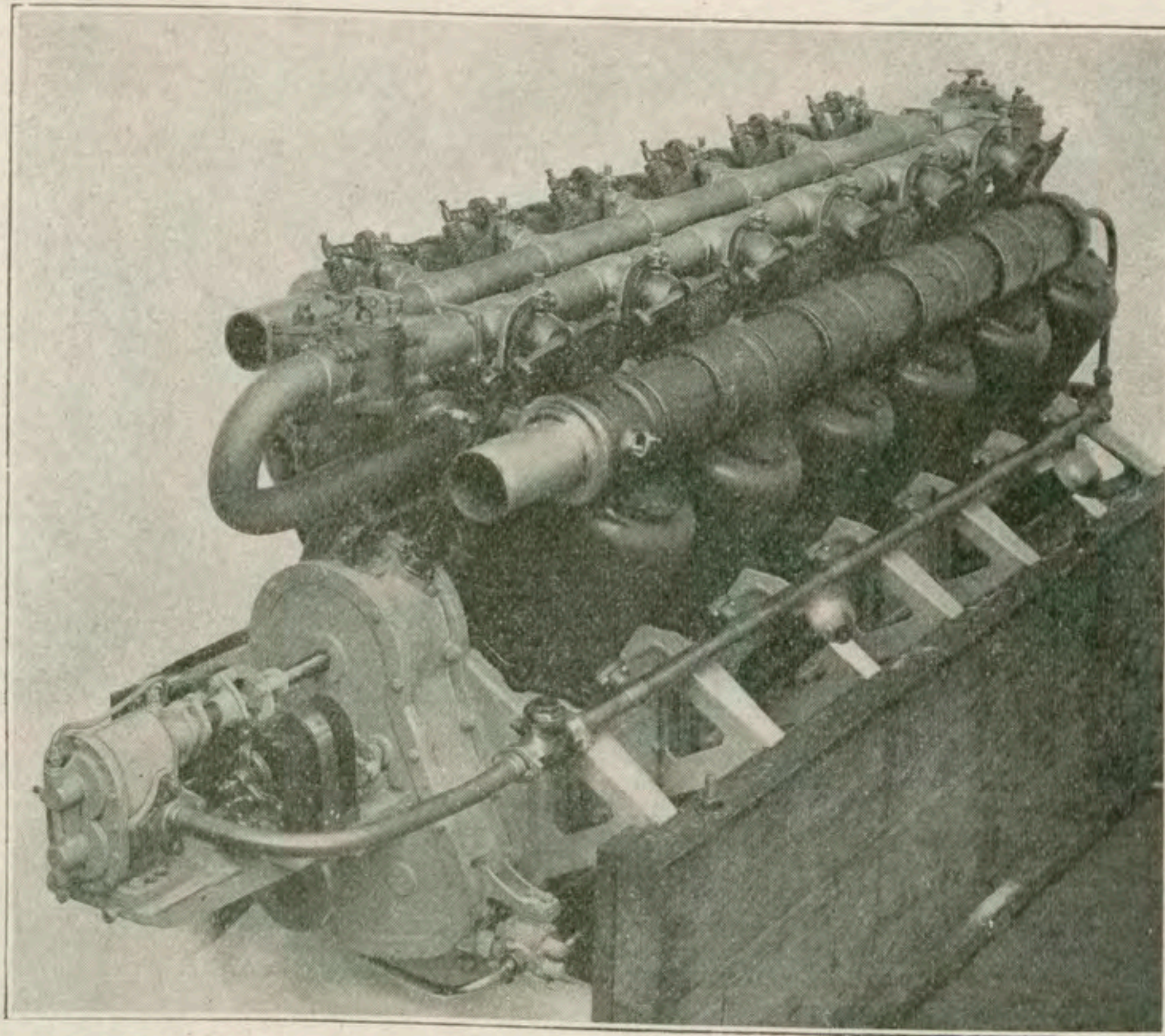
AU SUJET D'UN STABILISATEUR ÉLECTRIQUE

Dans notre page technique du 16 août, nous avons donné la description d'un stabilisateur électrique que nous jugions séduisant à première vue, mais d'application fort difficile. Nous terminons en priant nos lecteurs de préciser les inconvénients du système.

Nous donnons aujourd'hui les deux réponses les plus caractéristiques.

« Le système en question « tout ou rien » est insuffisant pour répondre aux nécessités du vol et présente les inconvénients suivants :

1° Emploi de piles, incapables de fournir (sans éléments trop nombreux) une tension nécessaire et utile pour maintenir les électros pendant leur attraction



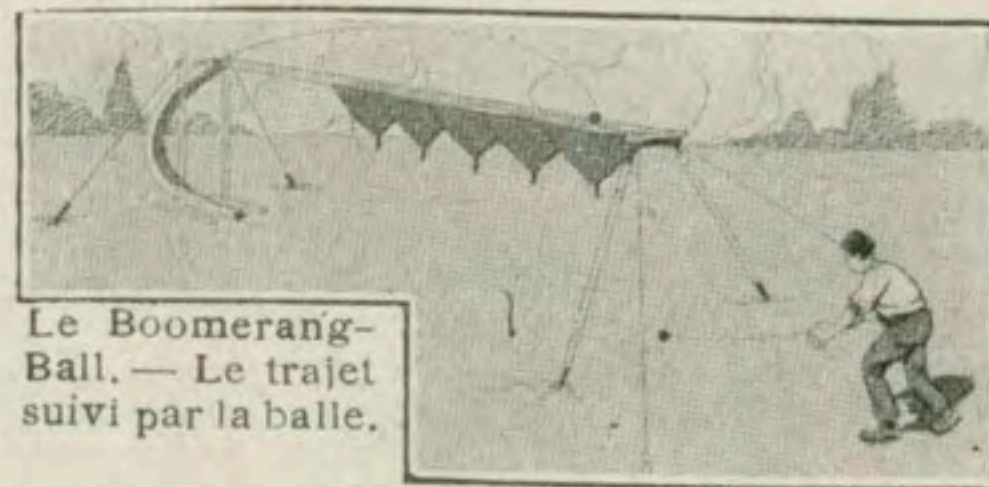
Un des moteurs du Maple Leaf IV, le canot automobile, qui, piloté par l'aviateur Sopwith, a remporté le British International Cup.

ment disputée. Le canot français *Despujols* enleva la première manche, couvrant les 34 milles marins 4, en 41 minutes, mais il fut battu dans la seconde manche et la belle par le *Maple Leaf IV* le racer de M. Maakay Edgar, qui renouvela sa victoire de l'an dernier.

Le *Maple Leaf IV* était propulsé par deux moteurs Austin donnant ensemble une force de 760 chx.

Nous donnons la photographie d'un de ces moteurs : c'est un 12-cylindres, de 177 d'alésage et de 190 de course.

UN NOUVEAU JEU : LE BOOMERANG-BALL. — On connaît certainement cette arme curieuse, employée par les primitifs Australiens : le Boomerang.



Le Boomerang-Ball. — Le trajet suivi par la balle.

C'est une pièce de bois plate et coudée, taillée d'une certaine façon, et qui jouit de la propriété de revenir vers la main qui l'a lancée.

Dans le jeu nouveau, qui ne rappelle le boomerang que de fort loin, on ne lance pas de pièce de bois revenant d'elle-même. Le joueur jette une balle dans une glissière relevée en courbe vers le haut et, suivant la puissance de projection, la balle vient retomber dans une des poches en filet, montées sur le châssis de l'appareil.

Les poches ont une valeur décroissante, la plus éloignée de la glissière représentant le maximum de points.

Ce jeu se joue à 5 balles, et le joueur doit se placer à 3 mètres des supports

malgré la résistance du vent sur les surfaces portantes de l'aileron.

2° Impossibilité d'employer des accus à cause de leur facilité de se décharger pendant les orages où la stabilité est nécessaire !

3° Après calculs : trop fortes sections, afin de pouvoir résister à la contre-pression des ailerons (20 à 30 centimètres de diamètre).

Voici les principaux inconvénients, au point de vue électrique, bien entendu.

UN LECTEUR.

« Il faut connaître imparfaitement le maniement d'un aéroplane pour trouver le système avantageux.

Votre correspondant a oublié de vous dire comment fonctionnera son système par vent debout horizontal.

Le cauchemar de l'aviateur étant dans le vent debout horizontal, ascendant ou descendant, l'application du stabilisateur électro-magnétique devient irritable.

De plus, une quantité de manœuvres ne relèvent guère d'un stabilisateur, quel qu'il soit, le pilote étant dans l'obligation d'effectuer des manœuvres irrégulières en elles-mêmes, et cependant nécessaires, constituant, il est vrai, un danger qu'il lui faut courir pour en éviter un plus grand et plus certain.

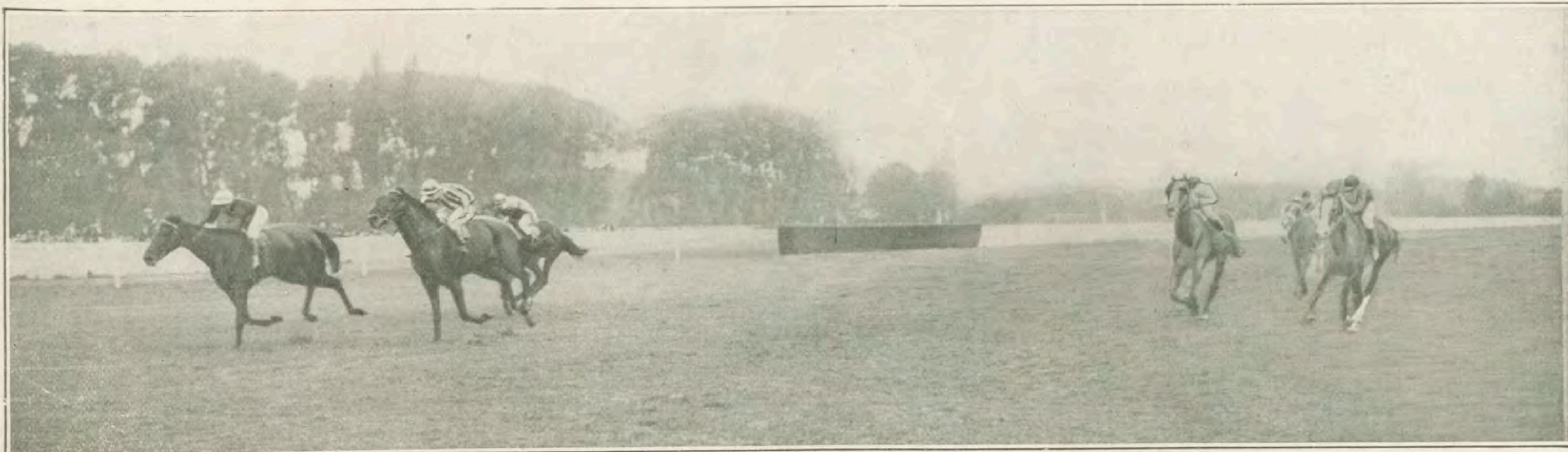
Il résulte que l'électro-aimant agirait indifféremment et serait la cause de graves inconvénients.

Les avions actuels étant possesseurs d'organes (ailerons) dont l'efficacité dépend essentiellement de la grandeur et de la direction du vent relatif, la stabilité indépendante est impossible. »

Y. L.

Que ces critiques ne découragent pas cependant les chercheurs.

PAUL LAUNAY.



Gue royante.

Mont-d'Or. Beauté du Diable.

Turlupin. Membakut. Satyresse.

LE 22^e PRIX BIENNAL DE MAISONS-LAFFITTE (1.000 mètres, 20.000 francs). — Maisons-Laffitte, 18 septembre. — A l'intersection des pistes. Guerroyante, Mont d'Or, Quaker, Turlupin et Beauté du Diable se sont détachés les premiers. A l'intersection des pistes, Guerroyante prenait nettement l'avantage et gagnait le poteau avec une encolure d'avance sur Mont d'Or, qui ne se rendait pas sans lutte. Quaker finissait troisième.

HIPPISME

Un match célèbre

Hambletonian, grand cheval
et Franck Buckle, grand jockey.

NOTRE incursion de l'autre jour à travers l'histoire du Saint-Léger a été forcément rapide : nous devons nous contenter de rechercher les gros outsiders qui ont remporté cette épreuve.

Nous nous permettrons de revenir aujourd'hui sur ce sujet fécond en anecdotes intéressantes, car il n'est pas de palmarès qui réunisse une liste de noms plus célèbres.

Le vainqueur que nous choisirons cette fois, est celui qui s'est adjugé la course en 1795 : c'est Hambletonian, ce petit-fils d'Eclipse, fameux non seulement par ses performances sur l'hippodrome, mais aussi par sa carrière au haras ; il a produit plus de cent quarante vainqueurs et surtout Whitelock, le futur père de Blacklock, qui, se continuant en ligne mâle directe par Voltaire, Voltigeur, Vedette, puis Galopin, devait aboutir au grand Saint-Simon, dont l'influence est prépondérante sur le pur sang d'aujourd'hui.

Hambletonian a couru de 1795 à 1799. Il n'a été battu qu'une seule fois, lorsqu'il s'est dérobé à York en 1796. Il a remporté, outre le Saint-Léger, deux fois le Doncaster Cup, les Craven Stakes, les Doncaster Stakes, etc.

Mais sa performance la plus célèbre fut celle qu'il fournit le 25 mars 1799 et après laquelle il fut envoyé au haras.

Ce jour-là, son propriétaire, Sir Harry Vane Tempest, l'opposait à l'excellent cheval de M. Cookson, Diamond, un petit-fils d'Herod qui fut ensuite exporté aux Etats-Unis comme étalon.

Le match était conclu pour un enjeu de 78.750 francs et devait se disputer sur les 6.600 mètres du Beacon Course à Newmarket.

L'intérêt sportif de la rencontre s'augmentait encore de la rivalité entre les sportsmen de la région du Nord, représentée par Hambletonian, et ceux du Sud, qui soutenaient Diamond. On pouvait même y ajouter la question de concurrence entre la descendance d'Eclipse et celle d'Herod.

Bref, le jour du match, une foule énorme se pressa sur l'hippodrome et l'ensemble des paris qui s'échangeaient atteignit un total inconnu jusqu'à ce jour.

Les deux concurrents étaient âgés de sept ans : Diamond, monté par Dennis Fitzpatrick, portait 50 kil. 3/4 ; Hambletonian, monté par Frank Buckle portait 52 kil. 1/4.

Au moment où ce dernier monta en selle, le propriétaire, Sir Harry Vane Tempest lui serra fiévreusement la main, en lui disant : « Je donnerais le montant de l'enjeu pour avoir votre sang-froid. »

Et effectivement, Frank Buckle fit preuve non seulement de sang-froid, mais d'une audace et d'une intelligence rares. Contrairement aux ordres qui lui avaient été donnés, il assumait la responsabilité de prendre la tête et de forcer le train dans la partie facile du parcours, de façon à s'assurer une avance en arrivant à la montée sur laquelle son concurrent devait, de par sa conformation, se trouver plus à l'aise que son cheval.

Cette tactique résolue décida de la victoire ; mais

celle-ci ne fut acquise définitivement que lorsque Hambletonian eut repoussé, pendant les 400 derniers mètres, un terrible assaut livré par son rival, et eut été, pour ainsi dire, soulevé par son jockey, pour prendre un avantage d'une tête sur Diamond.

Ce Franck Buckle fut d'ailleurs un remarquable jockey, que l'on doit ranger parmi les devanciers des G. Fordham, des G. Archer, des M. Cannon et des G. Stern.

Il naquit à Newmarket en 1766 ; il était probablement destiné à prendre la suite de son père, qui tenait commerce de sellerie mais il resta orphelin de très bonne heure et fut élevé par les soins d'une tante, qui lui inculqua des principes de droiture et de loyauté, sans réussir à lui inspirer l'idée de se diriger vers le métier de son père.

Il entra dans l'écurie de M. Richard Vernon et débuta, en public, sous les couleurs de ce dernier, à l'âge de 17 ans. Il pouvait alors monter à 25 kilos ; son poids ne s'accrut jamais beaucoup par la suite ; car, pendant toute sa carrière, il put faire 50 kilos sans difficulté.

Il était, d'ailleurs, de taille très petite : et l'on disait couramment qu'il n'y avait rien de grand chez lui, si ce n'est le cœur et le nez.

Il possédait, en course, un sang-froid sans égal ; sa grande qualité était de savoir attendre. Il excellait dans cette tactique, laissant son cheval se mettre graduellement en action, ne lui demandant jamais rien au début du parcours, même s'il avait été défavorisé au départ. Par contre, lorsqu'il venait attaquer les leaders, il faisait preuve de tact pour choisir le moment propice et d'énergie pour soutenir l'effort de sa monture ; on peut dire de lui qu'aucune course ne lui a été ravie après qu'il fût arrivé à prendre l'avantage.

Il suffit, du reste, de jeter un coup d'œil sur la liste de ses victoires, dans les courses classiques anglaises, pour se rendre compte de sa maîtrise.

Il décrocha son premier succès dans le Derby de 1792, avec John Bull ; il le répéta dans le Derby de 1794 avec Dædalus.

Puis de 1797 à 1799, il remporta les Oaks trois années de suite avec Niké, Bellissima et Bellina.

En 1800, il triompha dans le Saint-Léger avec Champion.

Après avoir ainsi tâté des trois grandes épreuves, il réussit, en 1802, le double event du Derby avec Tyrant et des Oaks avec Scotia. Il devait recommencer vingt et un ans plus tard, en y ajoutant même un nouveau fleuron, car, en 1823, il s'adjugea les Mille Guinées et les Oaks avec Zinc et le Derby avec Emilius.

Signalons, en passant, que l'année suivante, un grand jockey, qui fut, d'ailleurs, un de ses élèves, Jem Robinson, paria 50 francs contre 25.000 francs que, dans la même semaine, il se marierait et remporterait le Derby et les Oaks. Il exécuta le programme en entier : le mercredi, il remporta le Derby avec Cedric ; le vendredi, il gagna les Oaks avec Cobweb ; le samedi, il épousa une miss Powell, à laquelle il faisait la cour depuis quelque temps.

Pour en revenir à Buckle, disons que, de 1792 à 1827, il triompha cinq fois dans les Deux Mille Guinées, six fois dans les Mille Guinées, cinq fois dans le Derby, neuf fois dans les Oaks et deux fois dans le Saint-Léger ; soit un total de 27 victoires dans ces fameuses courses classiques qui sont la consécration du talent des grands jockeys.

RENÉ RIONDET.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 28 SEPTEMBRE. — Hippisme. — Longchamp, (Prix Vermeil).
DIMANCHE 28 SEPTEMBRE. — Aviation. — Meeting de Reims.
DIMANCHE 28 SEPTEMBRE. — Cyclisme. — Buffalo (Grand Prix de Neuilly).
DIMANCHE 28 SEPTEMBRE. — Tennis. — Tournoi du Sporting-Club.
LUNDI 29 SEPTEMBRE. — Aviation. — Reims : Coupe Gordon-Bennet.
JEUDI 2 OCTOBRE. — Hippisme. — Saint-Ouen (Steeple de trois ans).

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 15 AU 21 SEPTEMBRE 1913

AVIATION

MARDI 16 SEPTEMBRE. — Étampes. — L'aviateur Fourny est détenteur de la Coupe Michelin, ayant couvert 15.989 kil. 600, après 23 jours de vol quotidien.

SAMEDI 20 SEPTEMBRE. — Berlin. — L'aviateur allemand Friederich avec son passager, M. Etrich, regagne Berlin venant de Bruxelles.

SAMEDI 20 SEPTEMBRE. — Londres. — Le Derby aérien de 94 milles 1/2, est gagné par Hamel en 1 h. 15 m. 47 s., devant Barnwell et Hancker.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 21 SEPTEMBRE. — Boulogne-sur-Mer. — La Coupe des voitures légères (3 litres de cylindrée), est gagnée par Boillot qui couvre les 623 kil. 808 en 6 h. 7 m. 40 s. 2. Goux, 3. Guinness 4. Hancock, 5 Rigal.

CYCLISME

MARDI 16 SEPTEMBRE. — Palais des Sports. — Réunion Lawson. Poule de vitesse. 1. Hourlier. Course de demi-fond (20 kilomètres) : 1. Bruni en 16 m. 50 s. Match poursuite Berthet-Egg : 1. Berthet, après 25 tours de poursuite. Match Guignard-Walthour : 1. Walthour.

SAMEDI 20 SEPTEMBRE. — Buffalo. — Marcel Berthet bat le record du monde de l'heure sans entraîneurs couvrant 43 kil. 775 mètres (ancien record Egg, 43 kil. 525 mètres).

ATHLÉTISME

VENDREDI 19 SEPTEMBRE. — Boxe. — Paris : Bernard bat Curly Davies par knock-out en un round.

AVIRON

DIMANCHE 21 SEPTEMBRE. — Critérium des débutants. 1. Mathieu. Critérium des vétérans : 1. Tournier. Championnat des juniors : 1. Wrobel. Coupe de Paris : 1. Testut.

GOLF

JEUDI 18 SEPTEMBRE. — Lucerne. — En participant au tournoi du lac de Lucerne qui s'est disputé sur 72 trous, joués 36 sur les links de Oxeufels et 36 sur les links de Lucerne, George Dunlop s'adjuge facilement la victoire devant Mayan, E. Carter et W. Mark, s'attribuant en outre deux records du monde. Il fait 56 pour 18 trous et 263 pour 72 trous. Anciens records : Braid, 57 pour 18 trous ; Harry Vardon, J. H. Taylor et Edward Ray 279 pour 72 trous.

SAMEDI 20 SEPTEMBRE. — Brooklyn. — Le Championnat de Golf des Etats Unis est gagné par l'amateur F. Ouimet devant Varjon et Ray.

Louis Teulier prend la quatrième place.

TENNIS

JEUDI 18 SEPTEMBRE. — Tournoi de Biarritz : championnat double : Decugis et Germot, battent Rahe et H. Kleinschroth.

SAMEDI 20 SEPTEMBRE. — Biarritz. — Tournoi de Biarritz, championnat simple : O. Froitzheim bat Max Decugis par 3 sets à 2. Championnat double-mixte : H. Kleinschroth et Mme Decugis, battent R. Kleinschroth et Mlle Aranyi par 2 sets à 0.

HIPPISME

MERCREDI 17 SEPTEMBRE. — Le Tremblay. — Prix Le Sancy (20.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Careless, 2. Vermet, 3. Veillée. P. M. : gag. 26 fr. 50.

JEUDI 18 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — 22^e Prix Biennal de Maisons-Laffitte (20.000 francs, 1.000 mètres) : 1. Gue royante, à M. Edmond Blanc (Marsh), 2. Mont-d'Or, 3. Quaker. P. M. : gag. 28 francs ; pl. 17 et 27 francs. — Prix Fritz-Roya (5.000 francs, 1.000 mètres) : 1. Oréade à M.N. G. Kousnetzoff (T. Robinson, 2. Cauxto, 3. Sarcy. P. M. : gag. 20 francs ; pl. 15 et 46 francs.

DIMANCHE 21 SEPTEMBRE. — Longchamp. — Prix de Satyresse (20.000 francs, 4.000 mètres) : 1. Philippe II au comte P. de Saint Phalle (G. Clout), 2. Orsonville, 3. Maléfice. P. M. : gag. 14 francs, pl. 11 francs, 13 francs.

Prix du Prince d'Orange (30.000 francs, 2.400 mètres) : 1. Dagor, à M. Ed. Blanc (G. Stern), 2. Prédicateur. P. M. : gag. 52 francs ; Pl. 21 francs, 19 francs.

Le Prix du Prince d'Orange

Les courses sévères conviennent à Dador.

Nous avons eu, dimanche, un assez étrange Prix du Prince d'Orange. Prédicateur contre Dador, voilà une rencontre qui, cet été, au lendemain du Derby ou du Grand Prix, et même encore il y a quinze jours, eût été l'attraction rêvée, le match unique. Le crack de l'année aux prises avec celui de l'année précédente et tous les deux en pleine forme, c'est une très rare aubaine. En fait, les deux champions se sont mesurés dans des circonstances un peu spéciales et telles que la portée de la rencontre devait se trouver nécessairement diminuée.

De mauvais bruits circulaient depuis quelques jours sur Prédicateur. Son départ était même très improbable, disait-on l'avant-veille. Il n'avait pas paru à l'exercice. Le samedi pourtant, les nouvelles étaient meilleures. Il avait galopé, et d'une façon satisfaisante. Finalement, il a couru et son apparence ne trahissait rien de l'accroc qu'il avait soi-disant subi. Mais était-il vraiment le Prédicateur des bons jours ? Il y avait sans doute une part de vérité dans les mauvais bruits colportés, et, en tout cas, s'il était battu, une excuse toute prête. Pour Dador aussi, il y avait une excuse, la même que dimanche, la même que pour sa défaite du Prix Lupin, c'est-à-dire le terrain lourd : le terrain, sans être aussi détrempé que le jour du Royal Oak, était lourd encore incontestablement. Pour lui, pas plus que pour Prédicateur, on ne pouvait être certain, en cas de défaite, qu'il serait battu absolument sur son mérite. Fâcheuse situation à la suite d'une rencontre comme celle-là. Mais si la portée du résultat demeure discutable, il s'en faut pourtant qu'il soit sans intérêt. Sa première conséquence aura été de modifier encore, une fois pour toutes, nos idées sur l'aptitude de Dador. Il fut un temps où Dador était de l'avis unanime catalogué cheval de 1.400 ou 1.600 mètres. Il fallut changer d'opinion après le Derby. Mais il fallait expliquer ses alternances assez singulières de succès et de revers. On pensa au terrain. Le terrain était ferme le jour de sa défaite du Prix Lupin. Il y avait là une explication vraisemblable, une excuse plausible. L'opinion admise désormais fut que Dador n'allait pas dans le lourd, et cette opinion, l'échec plus récent du fils de Flying Fox dans le Royal Oak, ne pouvait que la fortifier. Mais le terrain était lourd encore dimanche, et Dador a gagné quand même. Il faut trouver une explication nouvelle. En voici une vraisemblable qui repose sur des faits précis. Toutes les fois que Dador a tiré au début d'un parcours et s'est battu plus ou moins longtemps contre la main de son jockey, il n'a pas existé à l'arrivée. Or, il tire au début quand le train est trop lent, et qu'il reste dans un voisinage qui l'excite. C'est ce qui s'est produit dans le Prix Lupin, et aussi dans le Royal Oak, où personne n'a voulu, tout d'abord prendre le train à son compte, si bien que, de guerre lasse, Brûleur a dû se décider à régler l'allure lui-même, et sans grande décision tout d'abord. Dador a été dans les premiers et il a lutté contre son jockey jusqu'au petit bois. Par contre toutes les fois que Dador a pris son mors dès le début et suivi tranquillement à l'arrière-garde, c'est-à-dire chaque fois que le train a été rapide ou du moins très soutenu dès le départ, comme il est arrivé dans la Poule d'Essai, le Derby et le Prix du Prince d'Orange, le résultat a été tout différent : Dador a sorti, à la fin, sa pointe de vitesse et gagné. Dador aurait donc besoin d'un train sévère : voilà sur son aptitude une notion toute nouvelle, et qui est même tout l'opposé de ce qu'on avait cru primitivement.

Autre question : que vaut le résultat en ce qui touche Prédicateur ? A-t-il été battu sur son mérite ou Dador n'a-t-il eu affaire qu'à un adversaire diminué ? C'est un point très discutable. Il est très possible que le résultat soit parfaitement exact et régulier. Dador « sur le papier » pouvait fort bien battre régulièrement Prédicateur, le vrai Prédicateur celui du Prix du Président de la République et du Grand Prix de Deauville. La ligne d'Ecouen et celle d'Isard II fournissent à cet égard une indication assez sérieuse.

Prédicateur a dû s'employer à Maisons, pour battre Ecouen de trois quarts de longueur à poids pour âge, et Dador a battu à deux reprises le même cheval plus facilement et de plus loin. Dador, d'autre part, quand il a couru sa vraie forme, s'est montré sensiblement meilleur qu'Isard II, et celui-ci ne serait pas très différent de Prédicateur, d'après le résultat du Grand Prix de Deauville, où il précédait son compagnon d'écurie d'une longueur et demie ou deux en en recevant cinq à six livres de plus que le poids pour âge. Sans demander à des rapprochements de cette sorte plus de précisions qu'ils n'en comportent, on peut dire que les deux adversaires étaient de même ordre, à peu près de même valeur, et que la victoire de l'un et de l'autre n'était nullement écrite d'avance. Un autre point qui tiendrait à faire considérer le résultat comme absolument normal, serait la place de Martial III derrière Prédicateur. Il y a entre eux un écart de trois livres et deux longueurs. C'est un résultat très acceptable, parfaitement conforme à ce que nous savons de l'un et de l'autre. Enfin, Martial III précède Tripolette, ce qui correspond également assez bien à leurs performances antérieures. Ces diverses concordances tendraient à faire admettre l'entière régularité de la victoire de Dador. Ceci dit, je reconnais que la démonstration n'est pas formellement faite, et qu'il subsiste, qu'il subsistera toujours, à moins de confirmation effective, un doute très sérieux. Les concordances en question peuvent être fortuites, et elle ne sont d'ailleurs pas parfaites. Les partisans de Prédicateur rappelleront que Tripolette était beaucoup plus loin du crack à Deauville qu'à Longchamp dimanche. On pourra remarquer aussi que Martial III, de huit livres meilleur que Tripolette d'après le prix du Conseil Municipal, serait si l'on tient compte du poids à peu près son égal, d'après leurs places dans le Prix du Prince d'Orange. Martial III serait donc toujours, comme il l'était certainement cet été, plus ou moins en déclin.

J'expose impartialement les arguments. Pour le moment, il n'est pas possible de conclure.

STUART.

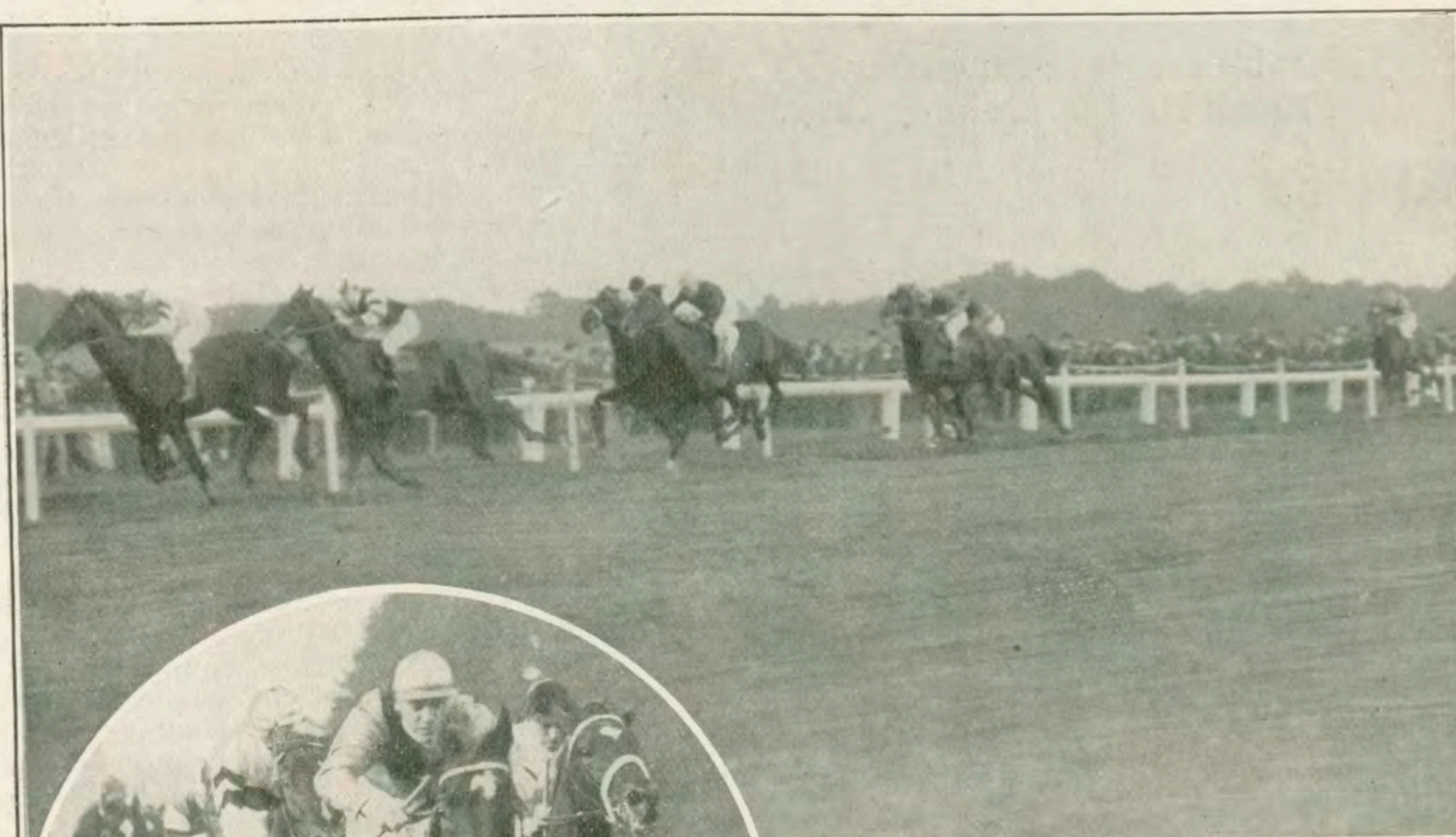


Maléfice

Philippe II Orsonville

Lutteuse

LE PRIX SATORY (4.000 mètres, 20.000 francs). — Longchamp, 21 septembre.
Maléfice a mené avec plusieurs longueurs devant Lutteuse, Philippe II et Orsonville. Après le dernier tournant, Philippe II passait et l'emportait sur Orsonville, Maléfice et Lutteuse.



LE PRIX DU PRINCE D'ORANGE,
Dans la ligne droite.

Clairville est parti en tête devant Saint-Pé, Martial III, Shannon, Tripolette, Prédicateur et Dador.



L'ARRIVÉE DU PRIX DU PRINCE D'ORANGE (2.400 mètres, 30.000 francs).
Dans la ligne droite, Dador se détachait et malgré l'attaque de Prédicateur gagnait aisément. En médaillon, la descente : Clairville mène devant Saint-Pé et Martial III.